

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP J14H20000970001

S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

ELETTRIFICAZIONE TRENTO-BASSANO DEL GRAPPA

LOTTO 1: Tratta Trento-Borgo Valsugana Est

ALL.1 Analisi territoriale e vincolistica

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I T 1 J 1 0 R 2 2 R H I M 0 0 0 X 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	M. Gardoni <i>M. Gardoni</i>	Settembre 2021	G. Dajelli <i>Dajelli</i>	Settembre 2021	S. Lo Presti	Settembre 2021	Carolina Ercolani Settembre 2021 <i>Carolina Ercolani</i>
								ITALFERR S.p.A. Dot.ssa Carolina Ercolani Ordine Agrotecnici e Agronomi Laureati di Roma, Nisi e Viterbo C.A.A.S.

File: ALL.1_Analisi territoriale e vincolistica

n. Elab.

INDICE

1. PREMESSA	4
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	5
3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	6
3.1 Realizzazione di due nuove SSE.....	6
3.2 Realizzazione della nuova Cabina TE di Trento.....	8
3.3 Realizzazione della linea di contatto e relativa palificata.....	9
3.4 Demolizione di due opere d'arte	12
4. ANALISI DEL CONTESTO PIANIFICATORIO	14
4.1 Piano Urbanistico Provinciale (PUP)	14
4.2 Pianificazione di livello comunale	24
<i>Comune di Trento</i>	24
<i>Comune di Civezzano</i>	24
<i>Comune di Pergine Valsugana</i>	25
<i>Comune di Altopiano della Vigolana</i>	29
<i>Comune di Calceranica al Lago</i>	30
<i>Comune di Caldonazzo</i>	32
<i>Comune di Levico Terme</i>	33
<i>Comune di Novaledo</i>	34
<i>Comune di Roncegno Terme</i>	36
<i>Comune di Borgo Valsugana</i>	38

5. VINCOLI E AREE PROTETTE	41
5.1 Beni Paesaggistici.....	42
5.2 Beni Culturali.....	48
5.3 Aree Naturali Protette	50
5.4 Vincolo idrogeologico.....	54

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce l'elaborato di analisi territoriale e vincolistica relativo al Progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'elettrificazione della linea Trento-Bassano del Grappa.

Tale progetto mira al completamento dell'elettrificazione della rete ferroviaria gestita da RFI in Regione Trentino Alto-Adige, come citato nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, sottoscritto in data 09.08.2016 tra Provincia Autonoma di Trento e RFI, e richiesto dagli Enti Locali anche in previsione delle Olimpiadi Invernali 2026.

Il progetto di elettrificazione della Linea Trento-Bassano del Grappa è suddiviso in tre lotti funzionali:

- Lotto 1: Trento-Borgo Valsugana Est (oggetto del presente documento);
- Lotto 2: Borgo Valsugana Est-Primolano;
- Lotto 3: Primolano-Bassano del Grappa.

Ai fini dell'elettrificazione della linea, si prevede la realizzazione di due Sottostazioni Elettriche (SSE) e il potenziamento dell'attuale SSE di Trento. Tali fabbricati saranno collocati nelle seguenti località:

- CTE Trento Sud (pk 146+900);
- SSE Caldonazzo (pk 120+361);
- SSE Borgo Valsugana (pk 103+260).

Le SSE e la CTE di nuova realizzazione saranno ubicate in area di stazione all'interno della proprietà ferroviaria, mentre gli elementi di supporto relativi alla Trazione Elettrica (pali TE) saranno collocati nell'ambito della fascia di rispetto relativa all'infrastruttura ferroviaria. Pertanto, non sono previste attività di esproprio per la realizzazione degli interventi in progetto.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La ferrovia Trento-Bassano del Grappa è una linea a semplice binario a trazione diesel della lunghezza di circa 95 km, attualmente gestita in telecomando dal Posto Centrale di Verona. Da Trento a Tezze di Grigno rientra in Regione Trentino-Alto Adige, mentre da Primolano a Bassano del Grappa ricade nella Regione Veneto.

Il Lotto 1 "Trento-Borgo Valsugana Est", oggetto del presente documento, si sviluppa interamente in Regione Trentino-Alto Adige, nella Provincia Autonoma di Trento. Nel dettaglio, gli interventi in progetto interessano i territori comunali di Trento, Civezzano, Pergine Valsugana, Altopiano della Vigolana, Calceranica al Lago, Caldonazzo, Levico Terme, Novaledo, Roncegno Terme e Borgo Valsugana.

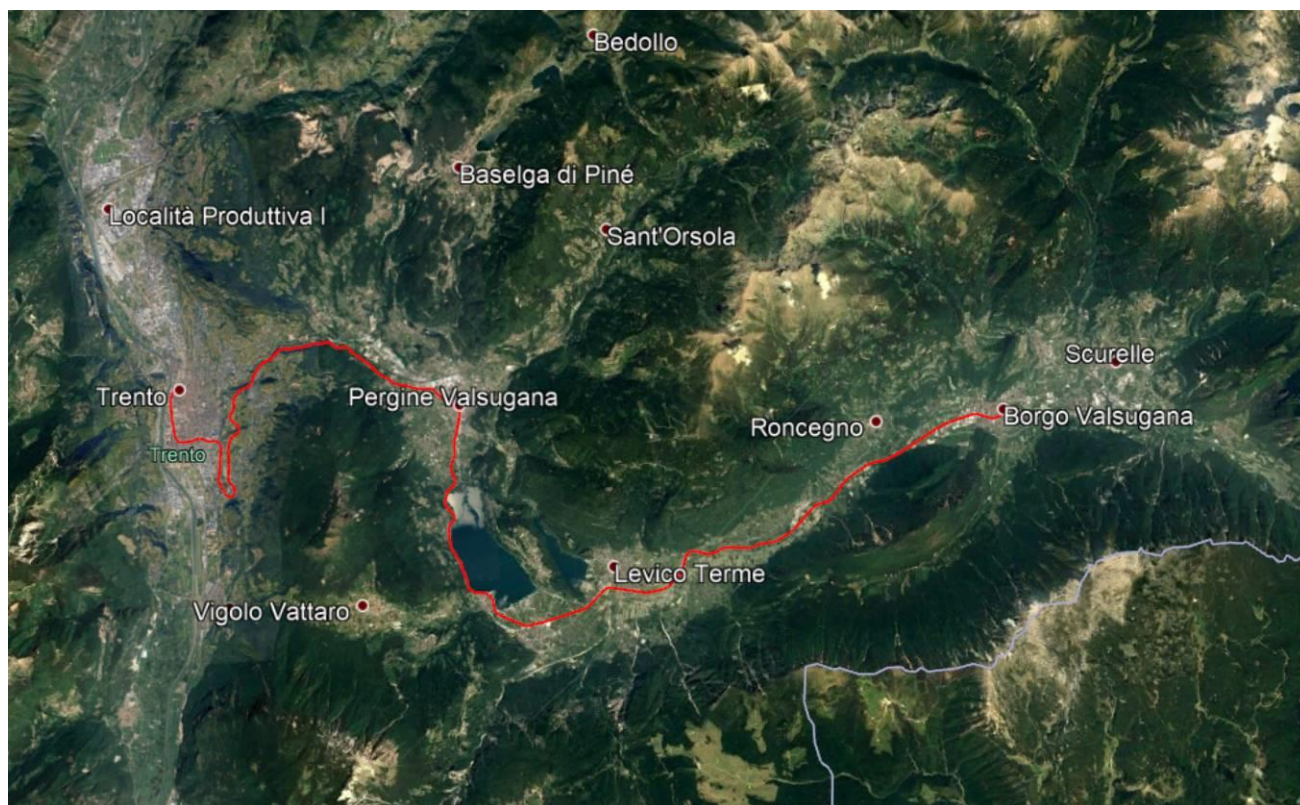


Figura 1: Inquadramento di progetto (in rosso la linea oggetto del presente documento – Lotto 1)

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

3.1 REALIZZAZIONE DI DUE NUOVE SSE

Le SSE di nuova realizzazione saranno ubicate in località Caldonazzo (pk 120+361) e Borgo Valsugana (pk 103+260). La posizione e le caratteristiche delle nuove SSE sono state definite prendendo in considerazione diversi aspetti. In particolare:

- In termini di dimensionamento del sistema elettrico, si è individuata la configurazione che garantisca la massima efficienza e la migliore affidabilità, al fine di preservare la continuità del servizio anche in caso di fuori servizio di un impianto e le performance dal punto di vista dei consumi energetici.
- Si è previsto l'utilizzo di aree di proprietà RFI per la realizzazione dei nuovi fabbricati e piazzali, al fine di ridurre al minimo costi e tempi dovuti a procedimenti di individuazione ed esproprio di nuove aree.
- Si è tenuto conto della disponibilità e della posizione delle fonti di alimentazione dell'Ente erogatore, al fine di ridurre al minimo l'impatto sul territorio di nuove linee di alimentazione.
- Si prevede la realizzazione di fabbricati in muratura con rifiniture estetiche armonizzate rispetto al contesto architettonico dell'ambiente circostante, con l'obiettivo di ridurre al minimo le perturbazioni sul territorio in termini di occupazione di spazi e di estetica.

L'equipaggiamento della SSE sarà rappresentato essenzialmente dai quadri per l'alimentazione MT, suddivisi in Quadro Consegna Energia e Quadro Alimentazione Gruppi, dai gruppi di trasformazione e conversione, costituiti principalmente da trasformatori di potenza e celle raddrizzatori, e dalle apparecchiature di protezione e distribuzione a 3kV c.c., rappresentate tipicamente da interruttori autorichiusanti extrarapidi e dai sezionatori aerei a 3kV da palo. Sarà inoltre presente un'impiantistica accessoria e la quadristica di comando e controllo di tutte le apparecchiature ed impianti presenti in SSE. In particolare, ogni nuova SSE sarà dotata di due gruppi da 5400 kW e alimentata in antenna MT dal distributore locale di energia.

Ogni SSE sarà realizzata come nuovo fabbricato con strutture portanti gettate in opera, all'interno di piazzali ubicati appositamente in prossimità delle stazioni. Le cantierizzazioni delle opere da realizzare saranno tali da consentire i lavori senza interruzione di esercizio.

Si prevede l'installazione di Posti Periferici (PP) nelle SSE e nelle stazioni e l'adeguamento dei

rispettivi Posti Centrali (PC). I PP DOTE della tratta Trento-Primolano saranno gestiti dal PC di Verona, mentre quelli della tratta Primolano-Bassano del Grappa saranno governati dal PC di Venezia Mestre.

Si riportano di seguito i tipologici e i prospetti rappresentativi delle SSE di nuova realizzazione.

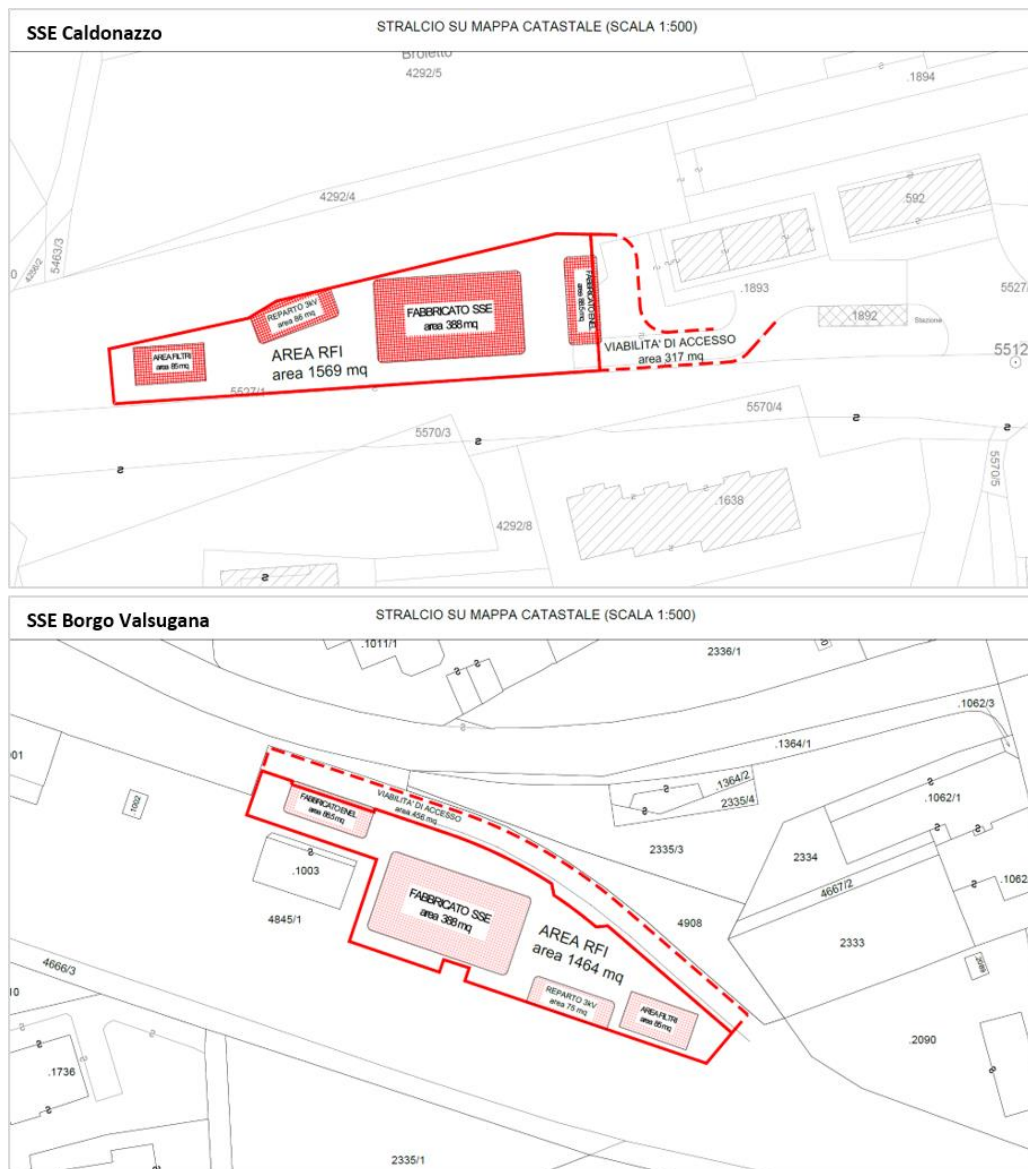


Figura 2: Planimetria di ubicazione impianti nelle SSE di nuova realizzazione

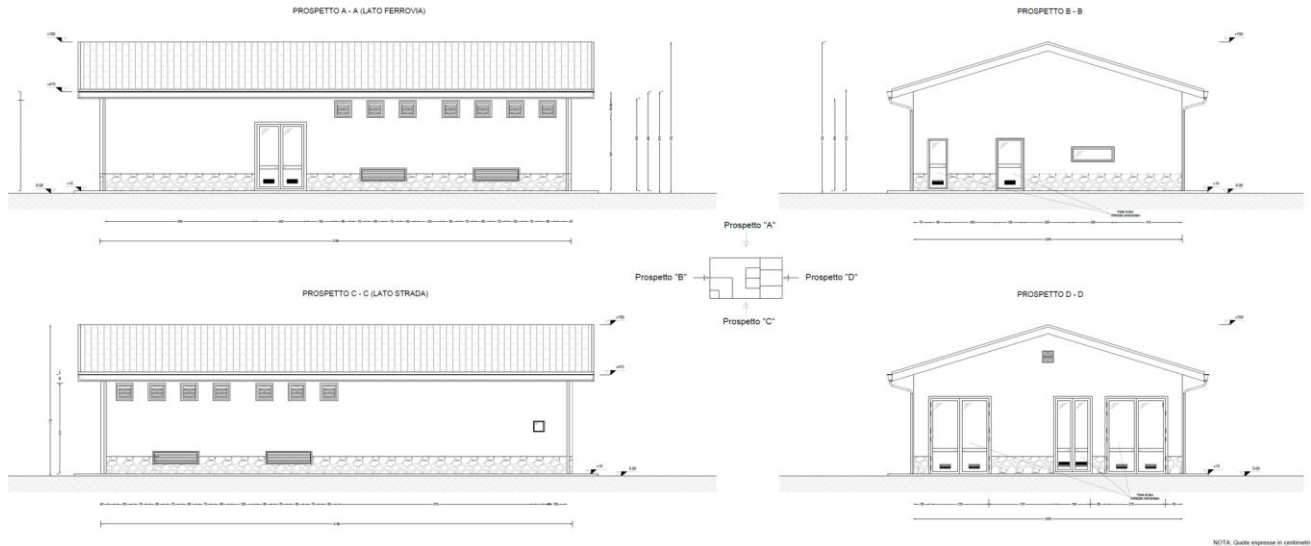


Figura 3: Prospetti del Fabbricato di SSE

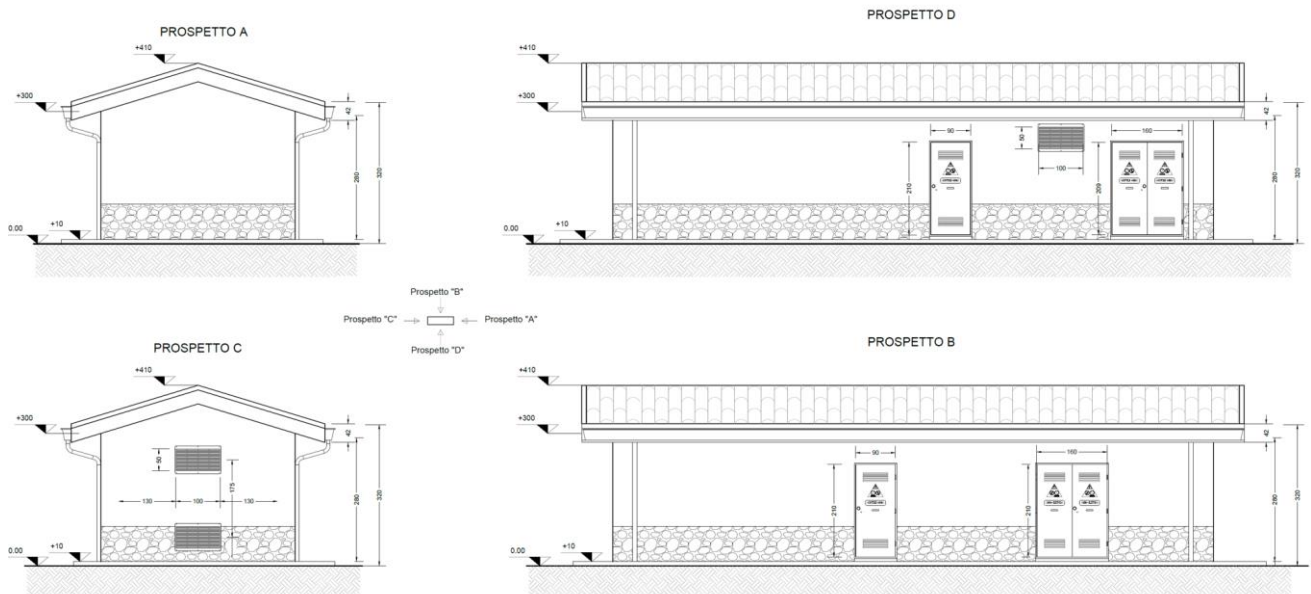


Figura 4: Prospetti del Fabbricato distributore elettrico

3.2 REALIZZAZIONE DELLA NUOVA CABINA TE DI TRENTO

La nuova cabina TE di Trento (CTE Trento Sud - pk 146+900) verrà realizzata in un'area adiacente a quella di SSE, per rendere equipotenziali le condutture dei binari confluenti nel nodo di Trento e garantire un affidabile e selettivo comportamento delle protezioni lato 3 kVcc.

In corrispondenza della nuova cabina saranno eseguite svariate opere civili, tra cui: scavo di pulizia delle aree di piazzale; riporti di terra per riempimento dello scavo di pulizia; raccordo dell'ingresso alla viabilità esistente; sistemazione e pavimentazione del piazzale; realizzazione dei basamenti delle apparecchiature da esterno; realizzazione della recinzione e dei cancelli d'accesso; realizzazione del dispersore di terra magliato; costruzione delle canalizzazioni per i vari cavi; effettuazione delle prove, verifiche e collaudi.

L'attivazione di questa cabina permetterà di dismettere il quadro 3 kVcc esistente della SSE di Trento. Questa architettura tiene conto del sistema di elettrificazione analizzato nell'ambito del progetto preliminare per il quadruplicamento della tratta Fortezza-Verona presso la stazione di Trento (Circonvallazione) che prevede la realizzazione di 2 nuove sottostazioni: SSE di Murazzi (85+220 circa Verona-Brennero) e SSE Nave S. Felice (107+500 circa della linea Verona-Brennero) in sostituzione dell'attuale SSE Trento. L'aver considerato questo scenario futuro comporta un'assunzione conservativa nel dimensionamento del sistema elettrico per la trazione ferroviaria, in quanto, con la dismissione della SSE di Trento diminuisce il contributo energetico che la linea storica Verona-Trento fornirà alla tratta.

Si riporta di seguito il layout delle apparecchiature previste per la nuova CTE di Trento.

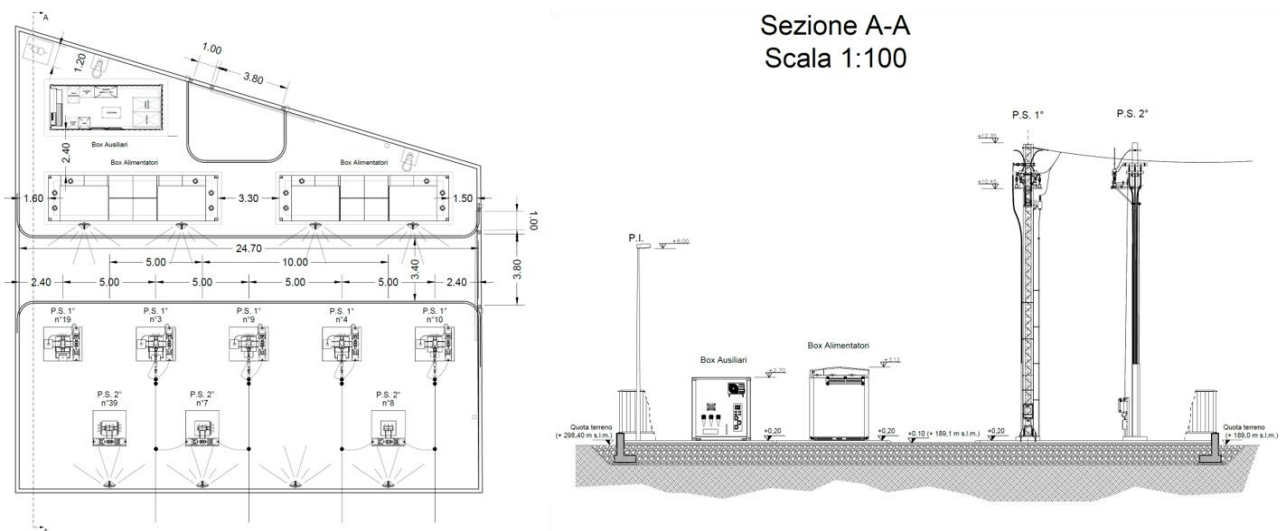


Figura 5: CTE Trento – Planimetria e sezione di piazzale con layout delle apparecchiature

3.3 REALIZZAZIONE DELLA LINEA DI CONTATTO E RELATIVA PALIFICATA

Lungo la parte scoperta del tracciato i pali TE verranno posizionati di norma ad una distanza dal binario di 2250mm e i relativi blocchi di fondazione saranno di tipo superficiale, standard o ad

ingombro ridotto, in funzione degli spazi disponibili. Si prevede comunque la realizzazione di un 20% di fondazioni su micropali, da utilizzarsi nelle zone con presenza di ostacoli, in corrispondenza di trincee molto strette o di rilevati con scarpate molto ripide e nei tratti in cui i terreni di fondazione possiedono caratteristiche di resistenza inferiori a quelli considerati nelle verifiche dei blocchi standard.

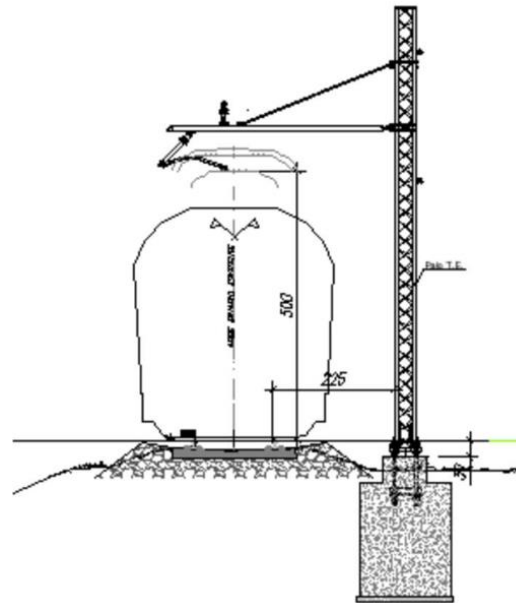
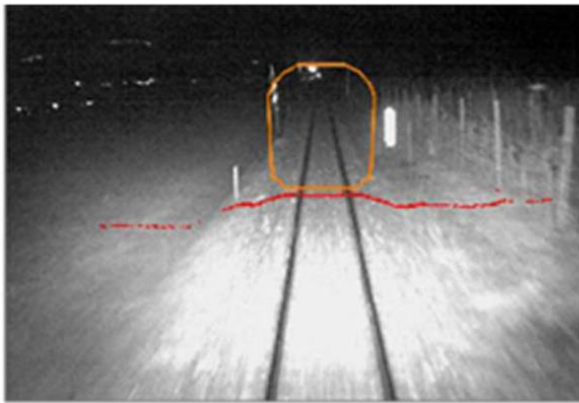


Figura 6: Sezione tipo allo scoperto

In corrispondenza del tratto critico a sezione ristretta, ubicato tra pk 132+963 e pk 137+263, e delle gallerie naturali S.Rocco, Cantaghel, Albi, Serra e Malpensada, la linea di contatto verrà realizzata tramite catenaria rigida a +4,65m sul piano del ferro, con il fine di minimizzare gli ingombri e ridurre quindi gli impatti sulle strutture di rivestimento. I pali TE saranno posizionati ad una distanza pari a 1750mm dal binario e i relativi blocchi di fondazione saranno realizzati su micropali della lunghezza di 7m, in modo da minimizzare gli scavi di sbancamento. Per le gallerie San Rocco e Albi si prevedono anche interventi locali di snicchiatura di spessore non superiore a 15cm, finalizzati all'inserimento della catenaria rigida senza necessità di interventi sul piano del ferro.

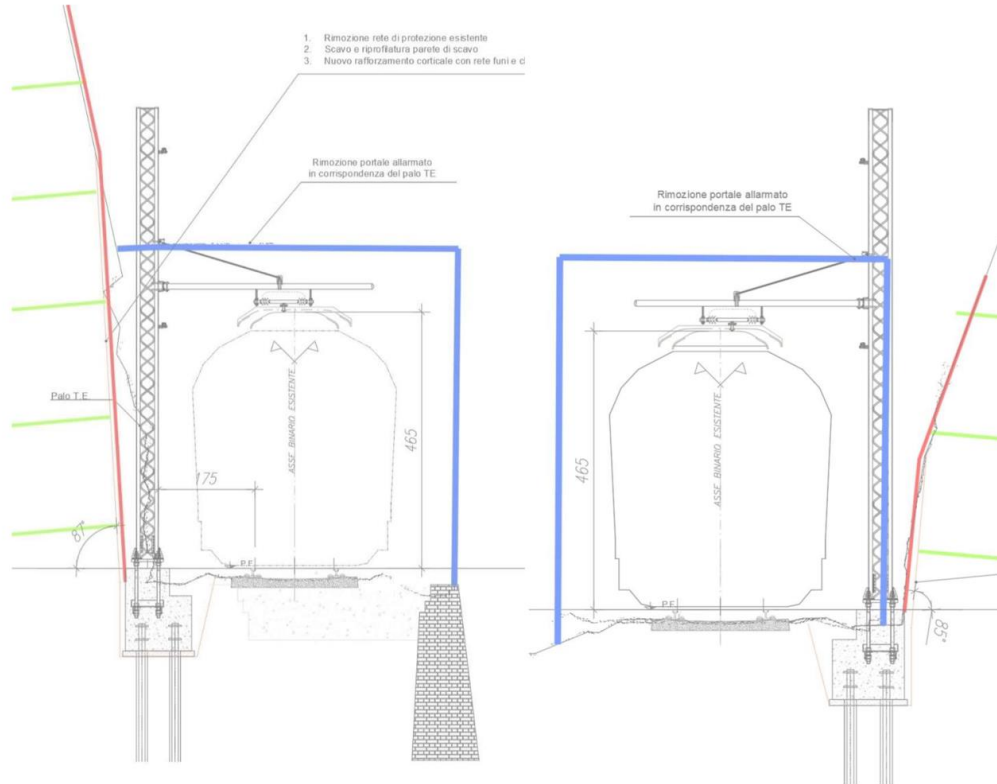


Figura 7: Sezioni dei portalini per il sistema di guardiania paramassi con catenaria rigida

In corrispondenza del Viadotto Gocciadoro (tra pk 145+075 e pk 144+597 e tra pk 144+597 e pk 143+575), inaugurato il 26.04.1896 nell'ambito dell'attivazione della ferrovia Valsugana, si prevede di ancorare i "portali" TE, costituiti da piastre metalliche opportunamente connesse con il complesso murario, in corrispondenza dei timpani in asse alle pile del viadotto, indicativamente al di sotto della linea che unisce l'estradosso degli archi. Al fine di limitare i carichi puntuali trasferiti sui timpani in pietra della struttura, si è ipotizzato di elettrificare con portalini tralicciati incernierati su entrambe le pareti del viadotto stesso. Vista la presenza di raggi di curva piuttosto ridotti (fino a 198m), inoltre, al fine di limitare l'altezza dei portalini stessi e quindi mitigare l'impatto ambientale, si è scelto di adottare sospensioni ridotte di galleria con ingombro pari a 460mm.

In generale, in corrispondenza dei viadotti, il sostegno della linea sarà della stessa tipologia adottata per il Viadotto Gocciadoro.

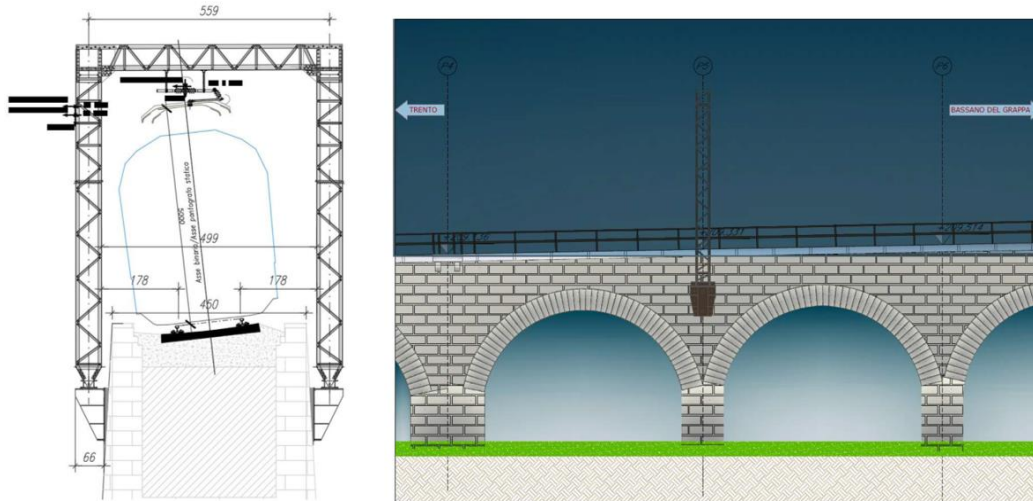


Figura 8: Sezione Viadotto Gocciadoro con portalini tralicciati (a sinistra), portali TE e sistema di ancoraggio (a destra)

3.4 DEMOLIZIONE DI DUE OPERE D'ARTE

Il progetto prevede la demolizione delle due opere d'arte di seguito, poiché le stesse non sono risultate compatibili con l'inserimento della linea di contatto.

- Un cavalcaferrovia, localizzato nel comune di Levico (pk 117+362) e realizzato all'epoca di costruzione della linea. Attualmente il cavalcaferrovia non è aperto al traffico, le aree al suo intorno sono servite da altri accessi/viabilità, e la sua posizione si colloca a 200 m dalla viabilità principale; pertanto, non è previsto l'eventuale ripristino in sede.



Figura 9: Stato attuale del Cavalcaferrovia alla pk 117+362

- Lo Scivolo legnami, localizzato alla pk 134+610, per la cui demolizione in sicurezza verrà realizzata un'opera di sostegno lato monte, costituita da una paratia di micropali a cavalletto. La necessità di un livello di ancoraggio intermedio verrà valutata nelle successive fasi di progettazione. Terminata la demolizione della struttura, si provvederà alla realizzazione di un muro di sostegno in c.a. a ridosso della paratia.

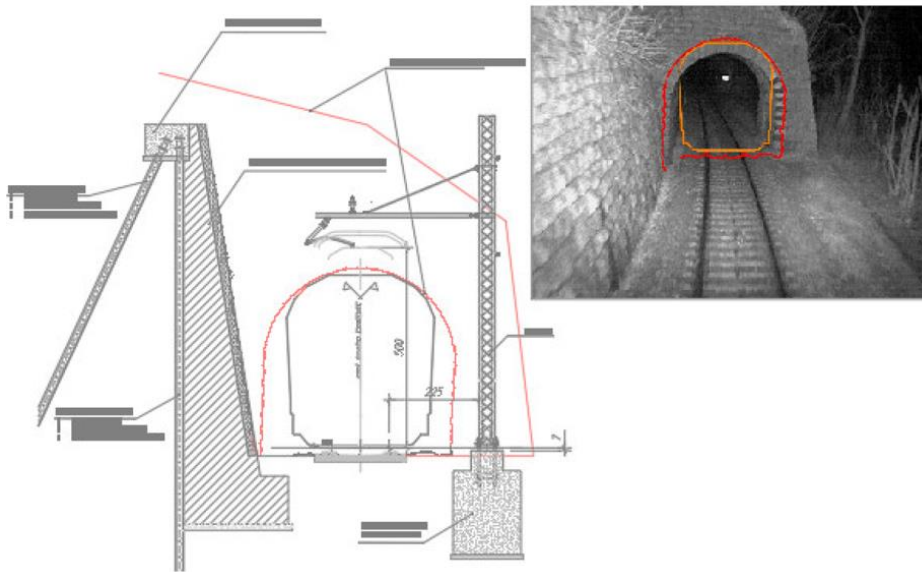


Figura 10: Scivolo legnami - Stato attuale e schema dell'intervento

4. ANALISI DEL CONTESTO PIANIFICATORIO

4.1 PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP)

Con la Legge Provinciale 27 Maggio 2008, n. 5, pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione 10 giugno 2008, n. 4, suppl. n. 2, è stato approvato il nuovo Piano Urbanistico Provinciale della Provincia Autonoma di Trento.

Il 26 Giugno 2008 sono entrate in vigore la disciplina definita dal nuovo PUP di Trento nonché quelle disposizioni, contenute nella legge urbanistica provinciale 4 marzo 2008, n. 1 legate, per la loro attuazione, all'approvazione del Piano. Il presente PUP evolve da strumento di regolazione dell'uso del suolo verso un quadro di riferimento per la pianificazione e la programmazione delle politiche di sviluppo territoriale, secondo le competenze assegnate ai territori dalla legge di Riforma istituzionale.

Il PUP ha valenza di Piano Paesaggistico ai sensi del Decreto legislativo 22 Gennaio 2004 n.42 (Codice dei beni culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della Legge 6 Luglio 2002 n.137) e gli obiettivi che si propone sono i seguenti:

- Garantire la valorizzazione e la riproducibilità del sistema delle risorse territoriali provinciali, nel rispetto dell'ambiente e al fine di perseguire la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole in coerenza con il principio di sussidiarietà responsabile;
- Definire il quadro di riferimento per l'approvazione dei piani territoriali delle Comunità, dei piani regolatori generali dei comuni e degli altri strumenti di pianificazione territoriale di carattere settoriale, nonché la cornice territoriale e ambientale per la programmazione socioeconomica;
- Assicurare lo sviluppo e la coesione sociale nell'ambito del territorio provinciale e nel quadro del processo d'integrazione europea;
- Accrescere la competitività del sistema provinciale, mantenendo il valore della sua identità territoriale e culturale.

Al fine di attuare gli obiettivi, il PUP individua nello specifico:

- gli elementi invariants del territorio, quelli che caratterizzano l'ambiente e l'identità, sono meritevoli di tutela e di valorizzazione per garantire lo sviluppo equilibrato e sostenibile nei processi evolutivi:
 - principali elementi geologici e geomorfologici;

- beni del patrimonio dolomitico;
- rete idrografica;
- foreste demaniali e boschi di pregio;
- aree agricole di pregio;
- paesaggi rappresentativi;
- I valori del paesaggio cui ispirarsi per creare identità nel senso di:
 - distinguibilità, ovvero, riconoscibilità di un contesto territoriale;
 - appartenenza ad una comunità locale e condivisione di valori comuni.

Le cartografie allegate al PUP rispecchiano questa impostazione. Di seguito si riporta una valutazione di dettaglio dei contenuti di tali cartografie (effettuata in data 01/09/2021) relativamente al tratto ferroviario oggetto della presente valutazione e le aree destinate alla realizzazione delle nuove SSE e della CTE di Trento.

La tavola dell'**Inquadramento strutturale** rappresenta il quadro conoscitivo delle risorse di maggiore importanza ambientale, territoriale e storico-culturale ed individua gli elementi strutturali del territorio provinciale, rilevanti per assicurare la sostenibilità dello sviluppo e il valore identitario dei luoghi (invarianti). Essa si compone dei seguenti elementi costitutivi:

- a) quadro primario, relativo agli elementi di strutturazione fisica del territorio; esso comprende gli elementi geologici e geomorfologici, la rete idrografica, le aree boscate e a pascolo, le aree agricole riconosciute di pregio, le aree a elevata naturalità e i beni del patrimonio dolomitico;
- b) quadro secondario, relativo alla stratificazione dei processi d'insediamento; esso comprende gli insediamenti storici, i sistemi di beni storici e artistici, i siti archeologici, la viabilità storica, le cave di pietra e le miniere storiche, i centri urbani di livello provinciale e di livello sovralocale, i centri turistici principali, le reti di connessioni viabilistiche e ferroviarie principali e locali;
- c) quadro terziario, relativo al riconoscimento degli elementi e dei paesaggi rappresentativi, riferito agli aspetti identitari dei luoghi, che comprende i beni ambientali, archeologici, architettonici e storico-artistici rappresentativi. Le risorse individuate nell'inquadramento strutturale e le relative relazioni costituiscono per valore ambientale, paesistico e territoriale

elementi o aspetti strutturali del territorio da riconoscere e valorizzare, nel rispetto delle relative norme, nell'ottica dello sviluppo sostenibile.

L'evidenziazione di tali elementi risponde all'obiettivo di fornire un quadro conoscitivo sufficientemente approfondito e completo per garantire la trasformazione coerente delle componenti territoriali che strutturano il territorio provinciale, nelle sue articolazioni, e gli conferiscono duratura riconoscibilità e funzionalità.

Come mostrato dagli stralci sotto riportati, il tracciato ferroviario attraversa un territorio principalmente caratterizzato da aree agricole di pregio, aree boscate e conoidi alluvionali. Le aree agricole di pregio sono caratterizzate di norma dalla presenza di produzioni tipiche nonché da un particolare rilievo paesaggistico, la cui tutela territoriale assume un ruolo strategico sia sotto il profilo economico-produttivo che paesaggistico-ambientale (Art.38 delle NTA del PUP di Trento).

La CTE di Trento e la SSE Caldonazzo ricadono in aree interessate da conoidi alluvionali, mentre la SSE Borgo Valsugana si colloca in un'area dove il PUP non individua alcuna emergenza.

L'area di studio risulta caratterizzata da una fitta rete di fiumi e torrenti, con i quali il tracciato ferroviario oggetto di studio talvolta interferisce, nonché dalla presenza del Lago di Caldonazzo. In corrispondenza della parte più settentrionale del Lago di Caldonazzo, il tratto ferroviario soggetto ad analisi scorre in adiacenza alla Riserva naturale provinciale *Canneti di San Cristoforo*.

Inoltre, tra il territorio comunale di Levico Terme e quello di Borgo Valsugana, il tracciato ferroviario scorre in prossimità, e talvolta interferisce, con un asse infrastrutturale riconosciuto come "viabilità storica", tra gli elementi del Quadro secondario.

QUADRO PRIMARIO

1.a Rete idrografica

-  Laghi
-  Fiumi e torrenti
-  Pozzi
-  Sorgenti
-  Sorgenti termali
-  Ghiacciai

1.b Elementi geologici e geomorfologici

-  Sistemi di faglie
-  Conoidi alluvionali
-  Paleovali
- Geomorfositi**
-  Forre e incisioni fluviali
-  Marmite, funghi di roccia, piramidi di terra
-  Marocche

QUADRO TERZIARIO


3.a Paesaggi rappresentativi

-  Beni ambientali
-  Beni archeologici rappresentativi
-  Beni architettonici e artistici rappresentativi




Morfologie carsiche

-  Aree carsiche
-  Grotte


Morfologie glaciali

-  Rock glacier

Aree di interesse geologico

-  Aree di interesse paleontologico
-  Aree di interesse mineralogico
-  Aree di interesse stratigrafico

1.c Beni del patrimonio dolomitico

-  Beni del patrimonio dolomitico

1.d Aree agricole e silvo-pastorali




-  Foreste demaniali e boschi di pregio
-  Aree boscate
-  Pascoli
-  Aree agricole di pregio

QUADRO SECONDARIO

2.a Sistema degli elementi storici

-  Insediamenti storici
-  Insediamenti storici principali
-  Sistemi dei beni religiosi (conventi, santuari, chiese e parrocchie)
-  Sistemi di manufatti difensivi (castelli, mura e fortificazioni medievali)
-  Sistemi di manufatti insediativi (ville, balte, masi, giardini storici, mulini, terme)
-  Sistemi di fortificazioni e monumenti del XIX-XX secolo
-  Manufatti e siti archeologici
-  Viabilità storica
-  Cave di pietra
-  Cave storiche di pietre ornamentali
-  Miniere storiche

2.b Sistema degli insediamenti urbani

-  Centri urbani di livello provinciale
-  Centri urbani di livello sovralocale
-  Centri turistici principali

2.c Sistema infrastrutturale

-  Autostrada
-  Viabilità principale
-  Viabilità secondaria
-  Ferrovia
-  Connessioni esterne principali
-  Connessioni esterne

Figura 11: Legenda della Tavola dell'Inquadramento Strutturale del PUP di Trento

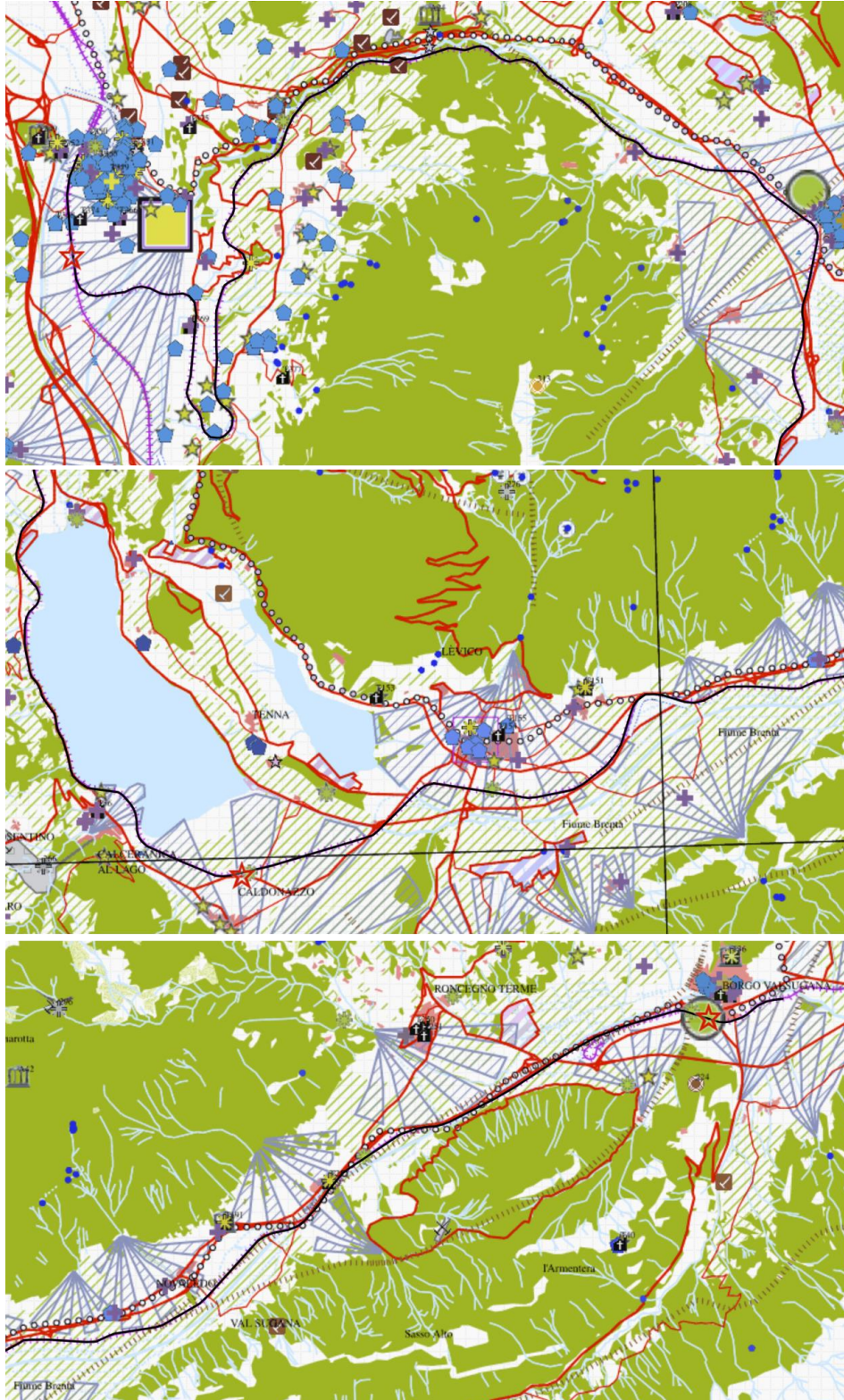


Figura 12: Stralcio della Tavola dell'Inquadramento strutturale in corrispondenza del tratto Trento-Borgo Valsugana (linea nera), delle due nuove SSE e della CTE (stelline rosse)

La **Carta del paesaggio** costituisce l'interpretazione del paesaggio, inteso come sintesi dell'identità territoriale e delle invarianti, al fine della definizione delle scelte di trasformazione territoriale e del riconoscimento e della tutela dei valori paesaggistici. Tale Carta fornisce i seguenti elementi per l'individuazione da parte dei piani territoriali della comunità di indicazioni strategiche:

- a) gli ambiti elementari, intesi come elementi del paesaggio caratterizzati da unitarietà funzionale, quali insediamenti storici, aree urbanizzate, aree produttive, cave, aree agricole, pascoli, boschi, rocce, fiumi, torrenti, laghi, fasce di rispetto dei laghi e ghiacciai;
- b) i sistemi complessi, intesi come elementi del paesaggio caratterizzati da una compresenza di beni, tra cui alcuni emergono per importanza identitaria, quali gli ambiti di edificazione tradizionale e i centri storici, gli ambiti d'interesse rurale, forestale, alpino e fluviale;
- c) le unità di paesaggio percettivo, intese come elementi del paesaggio percepiti in quanto ambienti unitari nel loro complesso e classificati con il nome del carattere paesaggistico prevalente, quali insiemi urbanizzati, rurali, forestali, lacustri e alpini.

Dall'analisi degli stralci sotto riportati si evidenzia che, in termini di sistemi complessi di paesaggio, il tracciato ferroviario attraversa prevalentemente aree di interesse rurale, aree di interesse fluviale, aree di interesse forestale e aree di interesse edificato tradizionale.

Le zone destinate alla realizzazione delle due nuove SSE e della CTE di Trento si ubicano in corrispondenza di aree urbanizzate recenti.

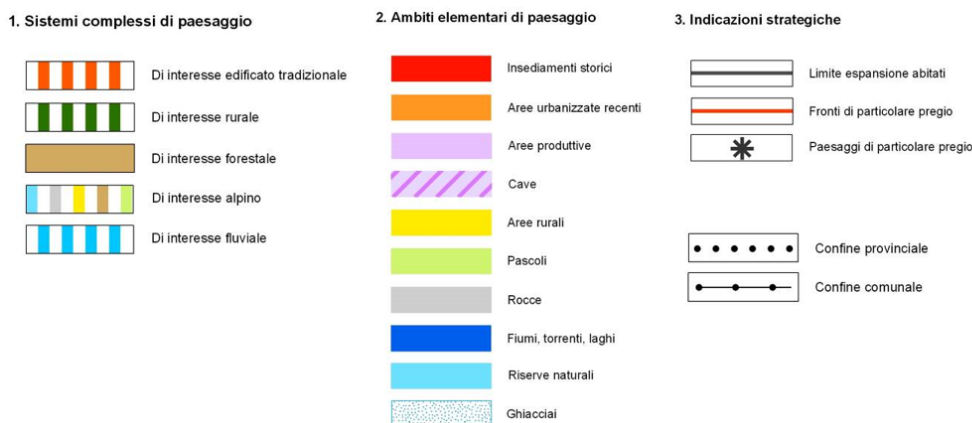


Figura 13: *Legenda della Tavola della Carta del Paesaggio del PUP di Trento*

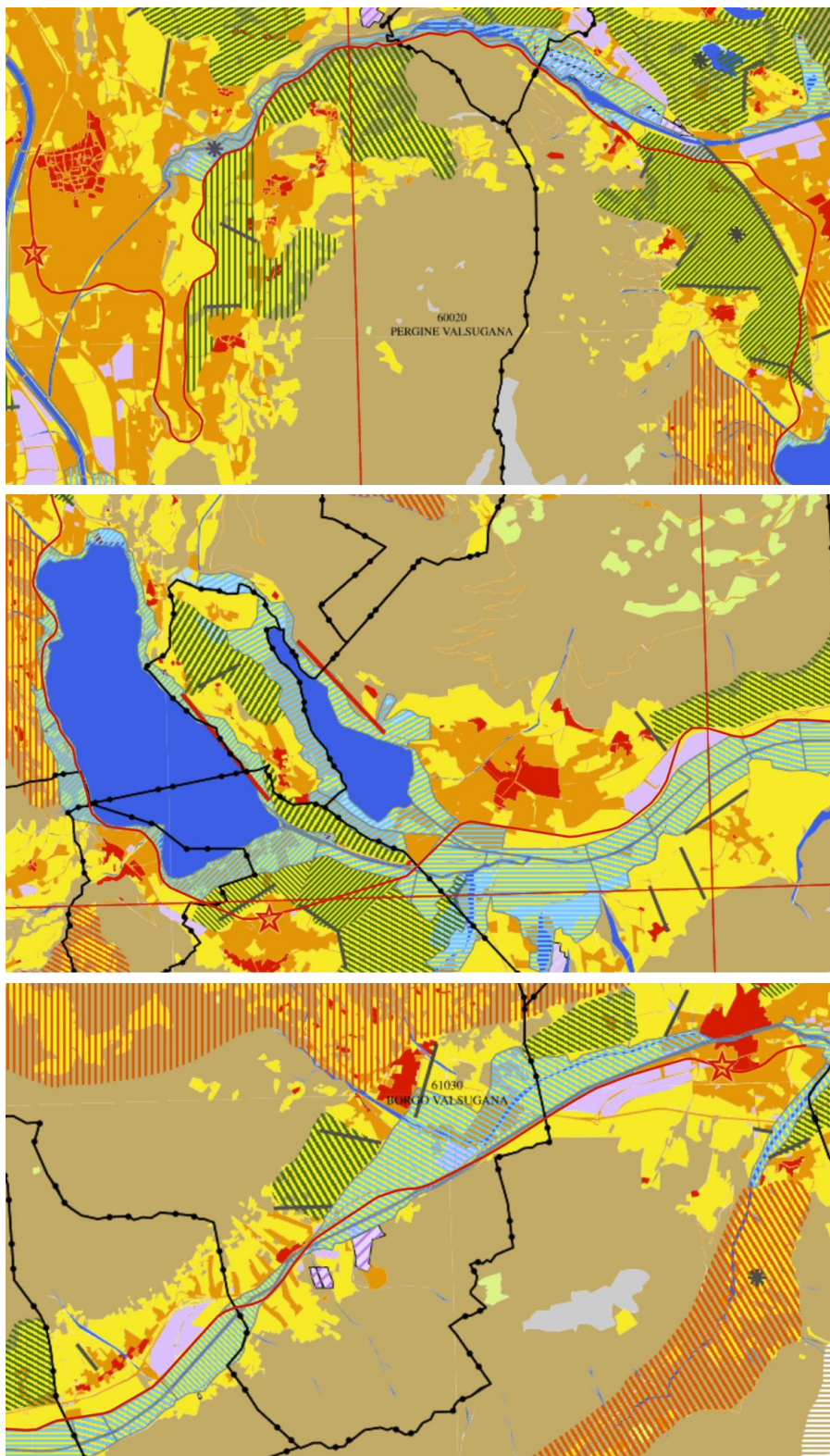


Figura 14: Stralcio della Carta del Paesaggio in corrispondenza del tratto Trento-Borgo Valsugana (linea rossa), delle due nuove SSE e della CTE (stelline rosse)

La **Carta delle tutela paesistiche** è lo strumento procedurale per l'individuazione delle zone di particolare interesse ambientale, in cui la tutela si attua secondo le procedure stabilite dell'ordinamento urbanistico provinciale.

Tale elaborato viene dettagliatamente analizzato nei paragrafi 5.1 e 5.2, in riferimento ai beni paesaggistici e culturali.

La **Carta delle Reti ecologiche e ambientali** è stata definita dalla Provincia assieme agli Enti Parco, sulla base della pianificazione relativa ad acque, aree protette e in genere naturali (risorse idriche e relative aree di protezione, aree a più forte naturalità come parchi naturali, SIC e ZPS, riserve, aree che presentano elevata integrità come rocce e ghiacciai). Le *Reti ecologiche ambientali* rappresentano le interconnessioni di spazi e di elementi naturali sia all'interno che all'esterno del territorio provinciale, necessarie per assicurare la funzionalità e la conservazione degli ecosistemi naturali (integra la disciplina della L.P. n. 11/2007).

Gli elementi interferenti con le opere in progetto vengono dettagliatamente analizzati nei paragrafi 5.1 e 5.3, con particolare riferimento alle aree di protezione fluviale e dei laghi e alle Aree Naturali Protette.

La **Carta del Sistema insediativo e le Reti infrastrutturali** evidenzia i corridoi infrastrutturali di accesso, intesi come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità stradale e ferroviaria finalizzati all'interconnessione del Trentino con i territori limitrofi. Tale Carta rappresenta il quadro generale delle aree funzionali rilevanti sotto il profilo delle strategie che competono al PUP e sotto il profilo degli usi intensivi del territorio; rappresenta i contenuti distinti in previsioni con natura di vincolo, a tutela di specifici interessi dell'intera collettività, ed in temi con carattere di indirizzo rispetto alla pianificazione locale e di settore

In tale senso si sottolinea che le opere in progetto interessano la linea ferroviaria locale e ricadono interamente in aree di stazione all'interno della proprietà ferroviaria o nell'ambito della fascia di rispetto relativa all'infrastruttura ferroviaria.

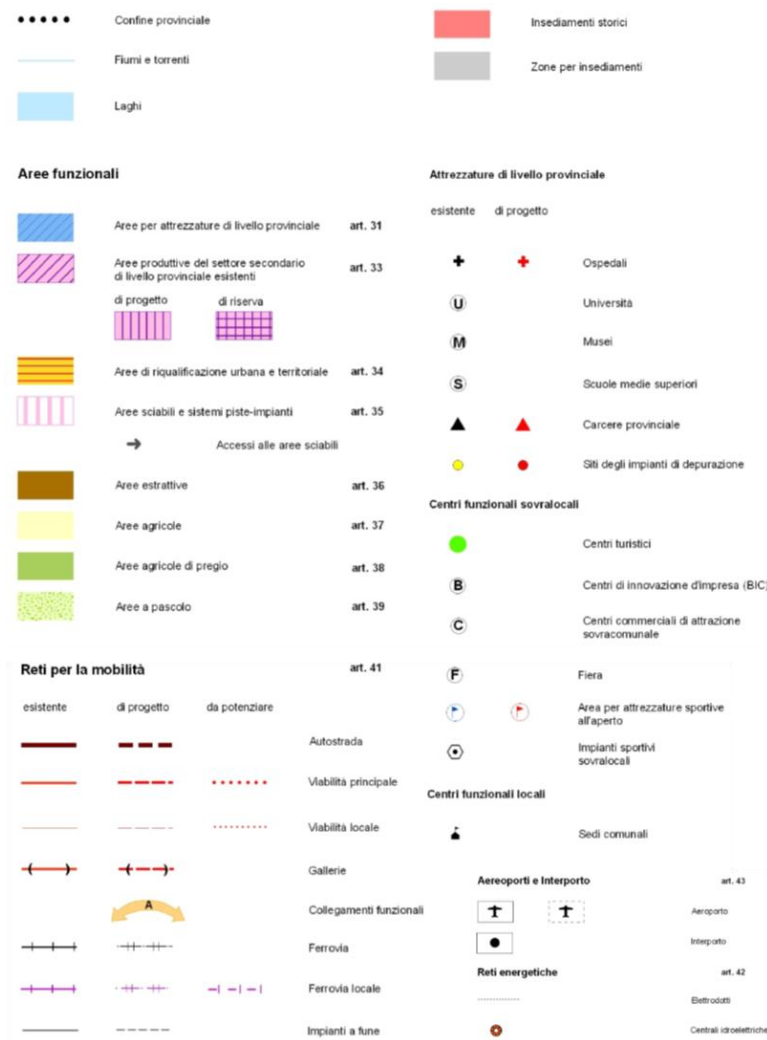


Figura 15: Legenda della Carta delle Reti ecologiche e ambientali del PUP di Trento

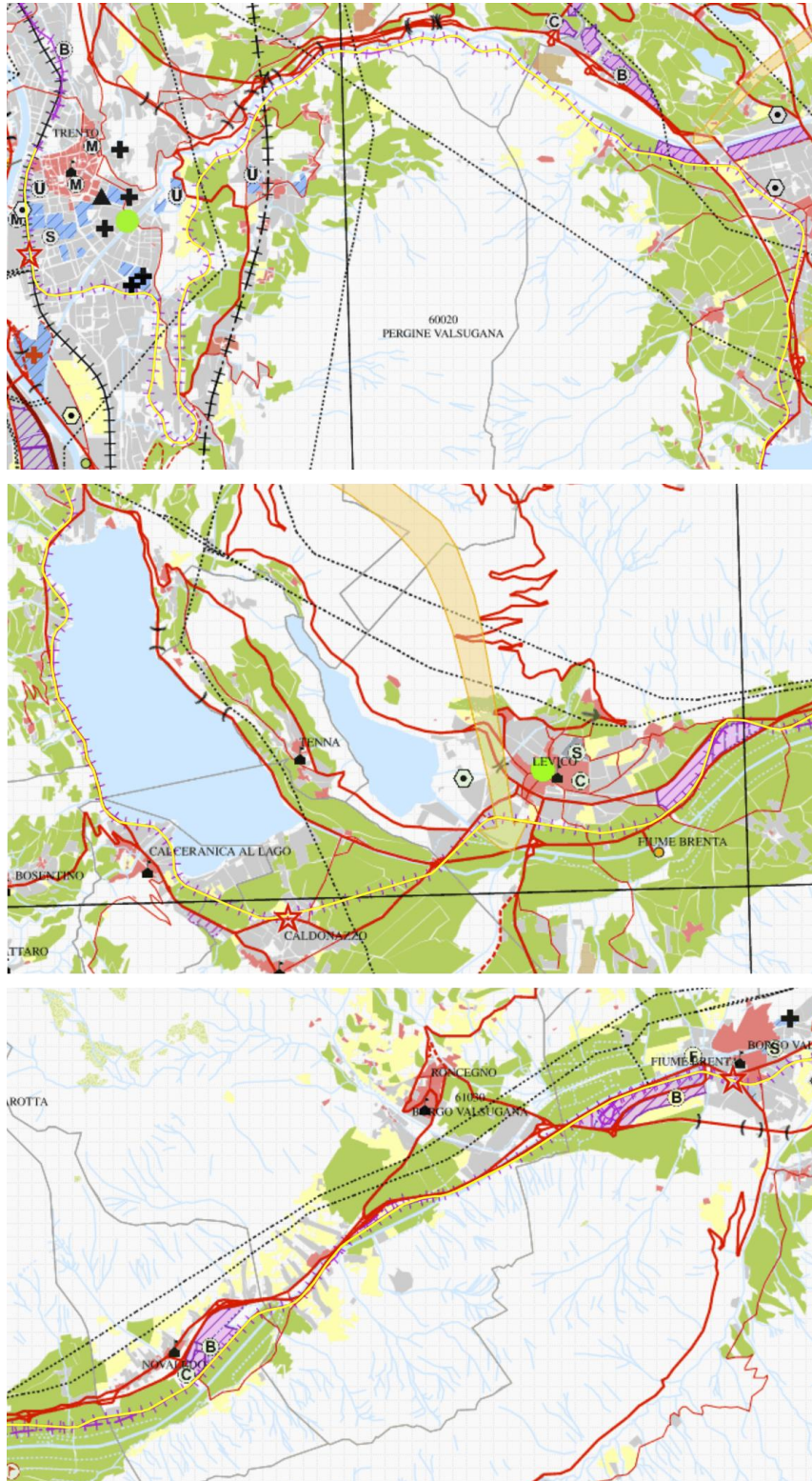


Figura 16: Stralcio della Carta del Sistema insediativo in corrispondenza del tratto Trento-Borgo Valsugana (linea gialla), delle due nuove SSE e della CTE (stelline rosse)

4.2 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

Nel seguente capitolo si restituisce il quadro (aggiornato al 01/09/2021) delle disposizioni dei PRG vigenti all'interno dell'ambito di studio in cui si inserisce il progetto. Il PRG è lo strumento di pianificazione urbanistica predisposto dal comune per la disciplina delle funzioni di governo del suo territorio. Il PRG assicura le condizioni e i presupposti operativi per lo sviluppo sostenibile del territorio e individua gli obiettivi di conservazione di valorizzazione e di trasformazione del territorio comunale.

Comune di Trento

Come disciplinato dall'art. 36 della Legge provinciale 15/2005, il Comune di Trento, nei limiti e secondo quanto previsto dalla convenzione prevista dal medesimo articolo, definisce, per la predisposizione dei rispettivi PRG, gli obiettivi e i temi comuni con riferimento ai contenuti previsti dall'articolo 23.

Il PRG del Comune di Trento ad oggi vigente è aggiornato alla data del 3 gennaio 2020, data di entrata in vigore dell'ultima variante che ha costituito una modifica agli elaborati del PRG. Si fa presente che la disciplina del paesaggio è governata dal PUP di Trento (si veda il paragrafo 4.1) e che all'interno del PRG è raccolta la sintesi e l'interpretazione delle previsioni vigenti degli strumenti di pianificazione territoriale.

Comune di Civezzano

Il PRG vigente nel Comune di Civezzano è stato approvato dalla Giunta Provinciale con Delibera n.1525 del 28.07.2006. Successivamente, per esigenze specifiche di interesse pubblico, sono state approvate alcune varianti, l'ultima delle quali con deliberazione del Consiglio Comunale n.5 del 26.03.2019.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 17, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG di Civezzano.

- Ferrovia esistente (F426) e relativa fascia di rispetto (G103):

Art. 39 – Aree di rispetto delle strade

“14. In merito ad ogni tipo di intervento previsto in fascia di rispetto ferroviario, si raccomanda di attenersi a quanto previsto nel D.P.R. n.753 del 11 luglio 1980 art.49”.

L'art.49 del sopracitato D.P.R. recita: *“Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione*

orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. La norma di cui al comma precedente si applica solo alle ferrovie con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'art. 1.”.

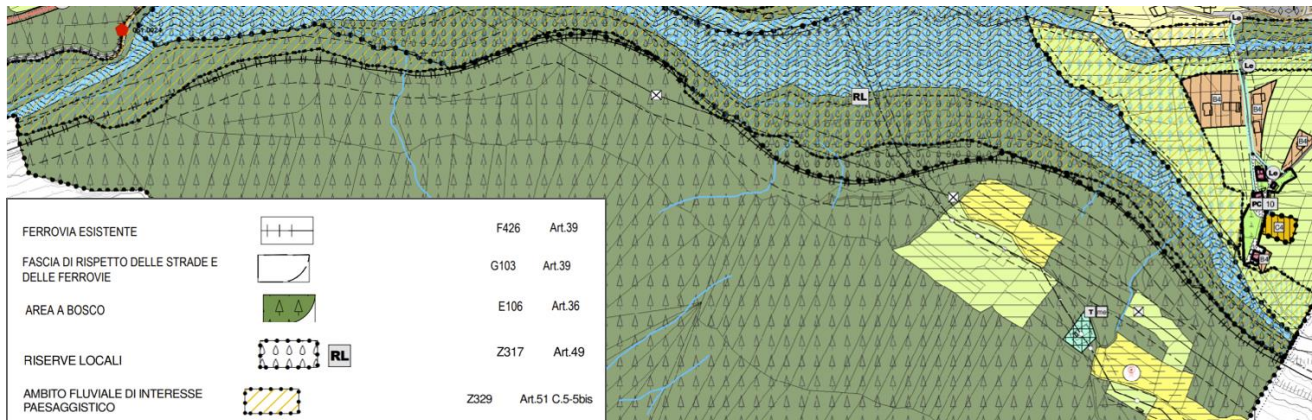


Figura 17: Stralcio della Tavola “Sistema Insediamento Produttivo Infrastrutturale” del PRG di Civezzano

Comune di Pergine Valsugana

Il PRG vigente nel Comune di Pergine Valsugana è formato dall'insieme dei documenti e degli elaborati grafici approvati con il PRG 2002, entrato in vigore il 27.02.2002, e successivamente modificati e integrati con le Varianti approvate.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 19, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG di Pergine Valsugana.

- Zone destinate al sistema ferroviario (F7)

Art. 88 - F7 - zone destinate al sistema ferroviario

1. Il P.R.G. identifica con apposita simbologia le zone destinate alle linee ferroviarie e le zone destinate a stazione ferroviaria e/o centri intermodali, distinguendo tra esistenti e di progetto [PR].

2. Zone destinate alle linee ferroviarie esistenti e di progetto

Le zone e le linee ferroviarie sono destinate agli impianti e servizi ferroviari e sono soggette al vincolo di assoluta inedificabilità, salvo per le costruzioni strettamente attinenti alle esigenze specifiche del servizio. E' in ogni caso ammessa la realizzazione di impianti tecnici a servizio delle linee ferroviarie anche in aree esterne alle zone purché comprese entro la fascia di rispetto di cui al D.G.P. n.909, dd.03.02.1995 e s.m., e al D.P.R.n.753, dd.11.07.1980, purché di proprietà dell'ente interessato.

4. Zone destinate a stazione ferroviaria e/o centri intermodali esistenti e di progetto:

Sono comprese sotto il termine centro intermodale, tutte le strutture riguardanti lo scalo ferroviario passeggeri, le pensiline, gli edifici per il ricovero dei mezzi di trasporto pubblici, le aree di parcheggio e

di sosta funzionali al centro, raccordi viari, nonché ogni struttura connessa o accessoria all'attività del centro.

7. Nuova edificazione

L'edificazione è consentita, nel rispetto dei seguenti indici:

(Uf) max indice di utilizzazione fondiaria	mq/mq. 0,80
(Hp) altezza massima	N. piani 5
(m) altezza massima del fronte	m. 17,00

- Fasce di rispetto ferroviarie

Art.113 - Fasce di rispetto ferroviarie

1. Le fasce di rispetto ferroviario, sono dei vincoli di inedificabilità attribuiti al territorio, indipendentemente dalla destinazione d'uso dello stesso.

2. Le larghezze delle fasce di rispetto ferroviario sono stabilite dal D.G.P. n.909, dd.03.02.1995 e s.m., e del D.P.R.n.753, dd.11.07.1980 e s.m., e sono recepite dal Piano Regolatore in m.30 dall'asse del binario più vicino. Le fasce di rispetto ferroviario tracciate dal P.R.G. sono del tipo "indicativo", poiché eventuali deroghe potranno essere consentite caso per caso dall'Ente Ferrovia.

3. Per gli edifici esistenti all'interno delle fasce di rispetto, è ammessa la ristrutturazione e l'ampliamento, purché l'ampliamento non oltrepassi l'allineamento con l'edificio preesistente, generalmente definito in cartografia, ed in nessun caso si avvicini alla ferrovia più dell'edificio stesso;

4. Per le ferrovie di progetto, fino a quando non sarà stabilito il tracciato progettuale esecutivo, per gli edifici esistenti all'interno delle fasce di rispetto ferroviarie è ammessa la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro ed il risanamento, senza alterazione dei volumi.

5. Le aree interessate dalle fasce di rispetto possono essere computate ai fini della determinazione della superficie utile netta (Sun) e della superficie fondiaria (Sf), nel rispetto degli indici e dei parametri di zona.

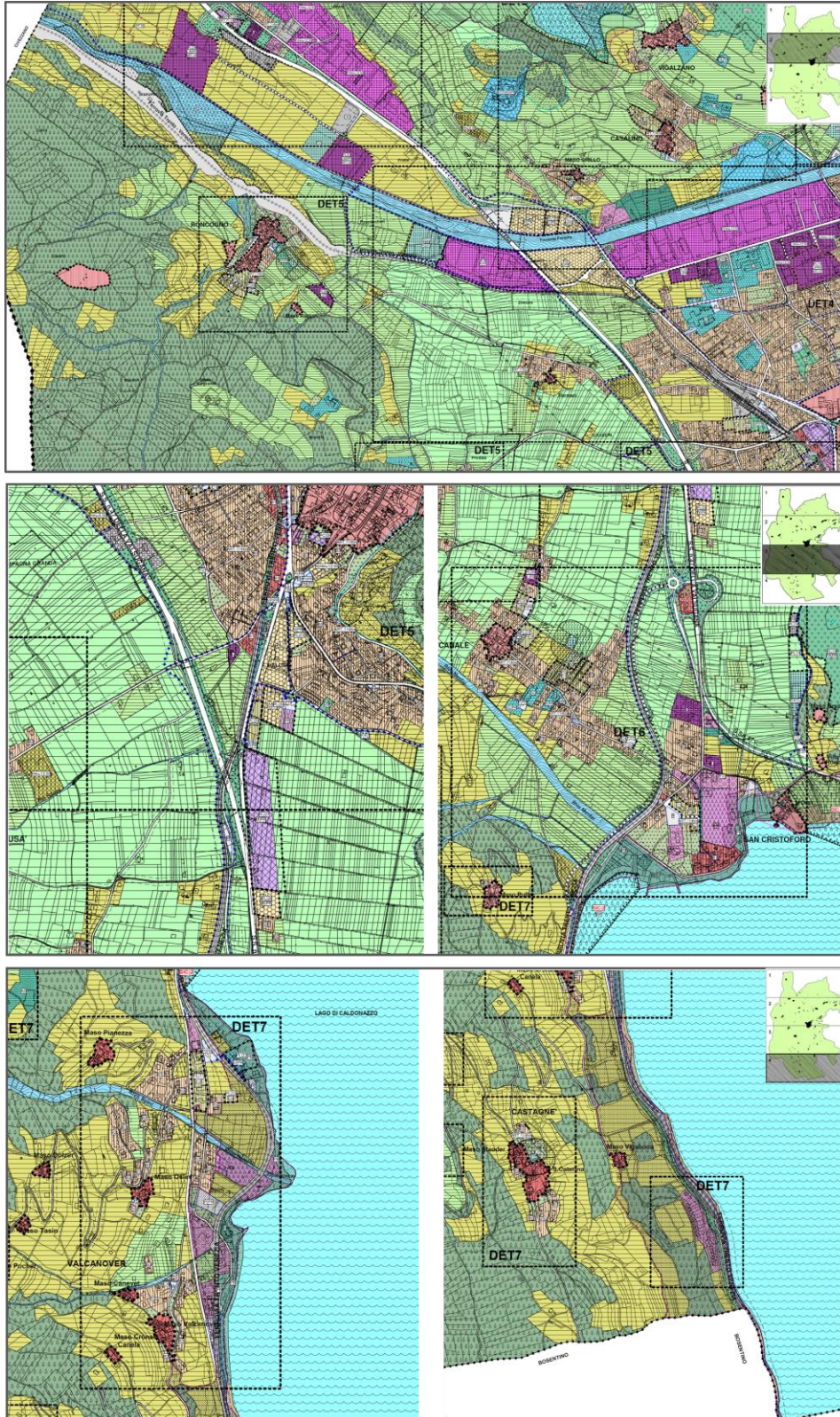


Figura 19: Stralci delle Tavole Generali del PRG di Pergine Valsugana

Comune di Altopiano della Vigolana

Il nuovo PRG del Comune di Altopiano della Vigolana, approvato in via definitiva con deliberazione del Commissario ad acta n.2 in data 12.08.2019, è in vigore dal 3.01.2020.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 20, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG di Altopiano della Vigolana.

- Ferrovia e fasce di rispetto ferroviario

Art. 101- Ferrovia e fasce di rispetto ferroviario

- 1. Rientrano nel termine ferrovie, tutte le infrastrutture ferroviarie, i sedimi delle stazioni, gli scali, le linee di strada ferrata e i suoli per i relativi impianti ed attrezzature.*
- 2. La cartografia riporta con apposita simbologia le linee ferroviarie esistenti.*
- 3. Per le distanze da osservare dalla ferrovia valgono i disposti contenuti nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 all'art. 49.*
- 4. Per gli edifici esistenti (art. 13 comma 1 lett. a) e c) all'interno delle fasce di rispetto è ammessa la ristrutturazione e l'ampliamento, alle seguenti condizioni:*
 - *l'ampliamento, qualora non avvenga sul retro, non potrà oltrepassare*
 - *l'allineamento con l'edificio preesistente, ed in nessun caso avvicinarsi alla ferrovia*
 - *più dell'edificio stesso;*
 - *l'entità massima dell'ampliamento è determinata nella misura del 15% di volume*
 - *edilizio (Ve) preesistente.*
- 5. Le aree indicate come fasce di rispetto possono essere computate ai fini della determinazione della volumetria edificabile e della superficie fondiaria Sf, nel rispetto degli indici e dei parametri indicati nelle zone contigue.*



Figura 20: Stralcio della Tavola "Sistema Insediamento ed Infrastrutturale" del PRG di Altopiano della Vigolana

Comune di Calceranica al Lago

Il PRG di Calceranica al Lago trae le sue origini dal Piano urbanistico comprensoriale (PUC) redatto negli anni '80 dal Comprensorio Alta Valsugana, che per effetto della Legge Provinciale n. 22/91 ha assunto valenza di PRG ed è stato successivamente soggetto a revisioni, modifiche e varianti. La Variante 2020 al PRG è stata adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n.12 del 27.07.2020.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 21, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG di Calceranica al Lago.

- Ferrovia esistente (F701)

Art. 69 – Ferrovia, fasce di rispetto ferroviarie e sottopassi ferroviari

(1) Rientrano nel termine ferrovie, tutte le infrastrutture ferroviarie, i sedimi delle stazioni, gli scali, le linee di strada ferrata e i suoli per i relativi impianti ed attrezzature.

(2) La cartografia riporta con apposita simbologia la linea ferroviaria esistente, nonché lo scalo ferroviario.

(3) L'ampiezza delle fasce di rispetto a protezione del tracciato ferroviario di progetto è determinata in base al disposto dalla D.G.P. n. 909 dd. 03.02.1995.

(4) Per gli edifici esistenti all'interno delle fasce di rispetto è ammessa la ristrutturazione e l'ampliamento, secondo la destinazione di zona, fatte salve le specifiche autorizzazioni in deroga.

(5) Il P.R.G. riporta inoltre con apposita simbologia le indicazioni per la realizzazione dei sottopassi ferroviari. Questi possono essere di tipo pedonale (SP) e meccanico (SV).

(6) Le dimensioni dei sottopassi ferroviari sono demandate al progetto esecutivo che individuerà le modalità costruttive e le dimensioni.

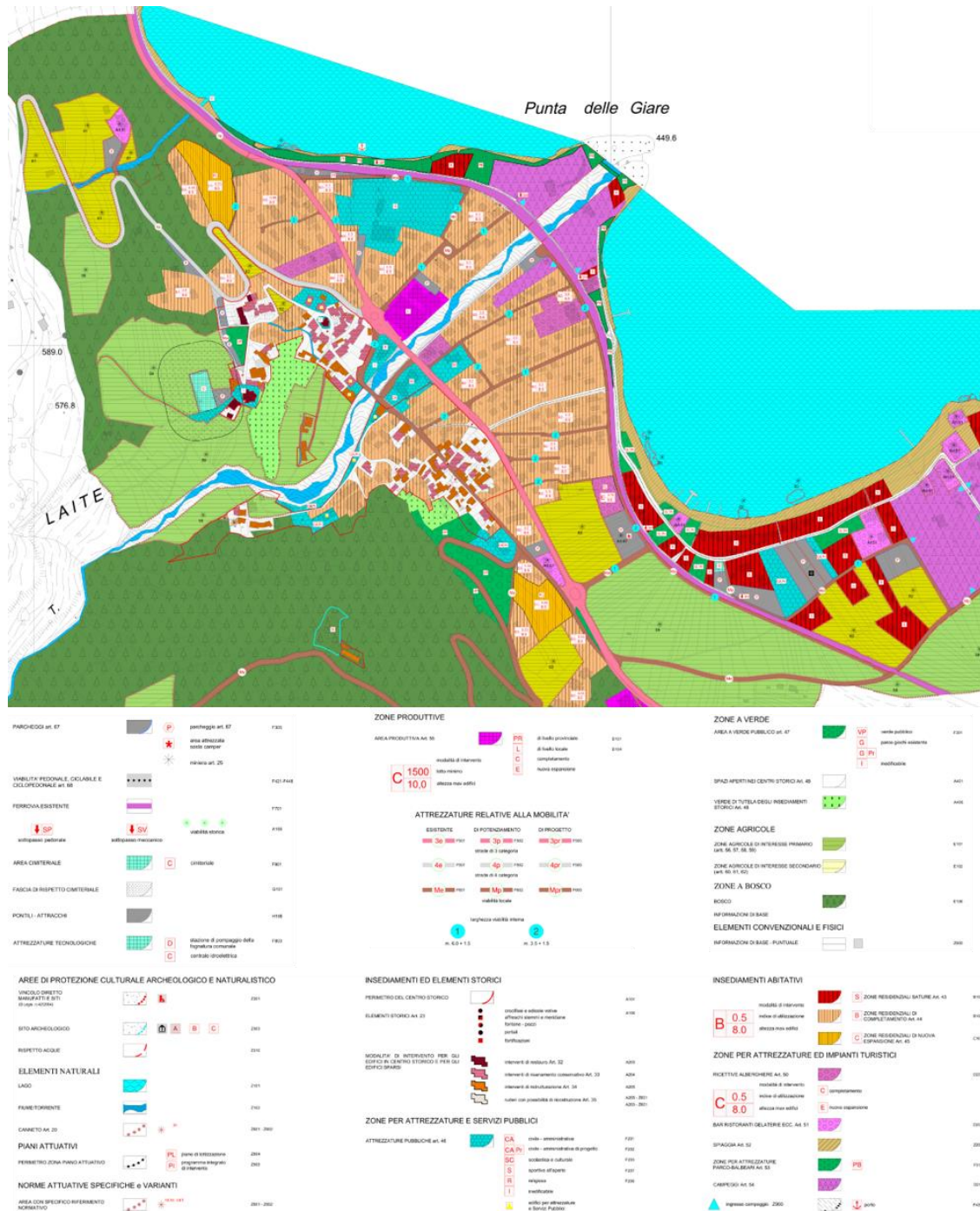


Figura 21: Stralcio della Tavola "Sistema Insediativo" del PRG di Calceranica al Lago

Comune di Caldonazzo

La Variante 2020 al PRG di Caldonazzo è stata adottata in via definitiva con deliberazione del Consiglio Comunale n.10 del 27/07/2020.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 22, le opere in progetto, inclusa la nuova SSE di Caldonazzo, interessano principalmente le seguenti aree di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG.

- Ferrovia esistente (F701)

Art. 92 – Ferrovia, fasce di rispetto ferroviarie

(1) Rientrano nel termine ferrovie, tutte le infrastrutture ferroviarie, i sedimi delle stazioni, gli scali, le linee di strada ferrata e i suoli per i relativi impianti ed attrezzature.

(2) La cartografia riporta con apposita simbologia e la sigla "Fe" la linea ferroviaria esistente, nonché lo scalo ferroviario. In tali zone sono ammesse le costruzioni a servizio della linea ferroviaria nonché dell'intermodalità con la viabilità veicolare e ciclopedonale (collegamenti viari e ciclabili, percorsi pedonali, spazi a parcheggio e di fermata autobus, bici grill, depositi mezzi e materiali, attrezzature di servizio e spazi a verde).

(3) L'ampiezza delle fasce di rispetto a protezione del tracciato ferroviario esistente è determinata, in base alle disposizioni del D.P.R. n. 753 dd. 11.07.1980, in ml. 30 dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia, fatto salvo quanto stabilito all'art. 7 della Del.G.P. n. 909 dd. 03.02.1995 e s.m.i.. All'interno di tali fasce sono ammesse le opere a servizio della ferrovia nonché gli interventi specificati nei singoli articoli di zona purché venga acquisita l'autorizzazione ed eventuale deroga dell'Ente ferrovia e sia rispettato quanto stabilito al comma 4.

(4) Ad una distanza minore di ml. 15 dalla più vicina rotaia sono vietati gli interventi di nuova edificazione e di ampliamento degli edifici esistenti in avvicinamento alla linea ferroviaria.

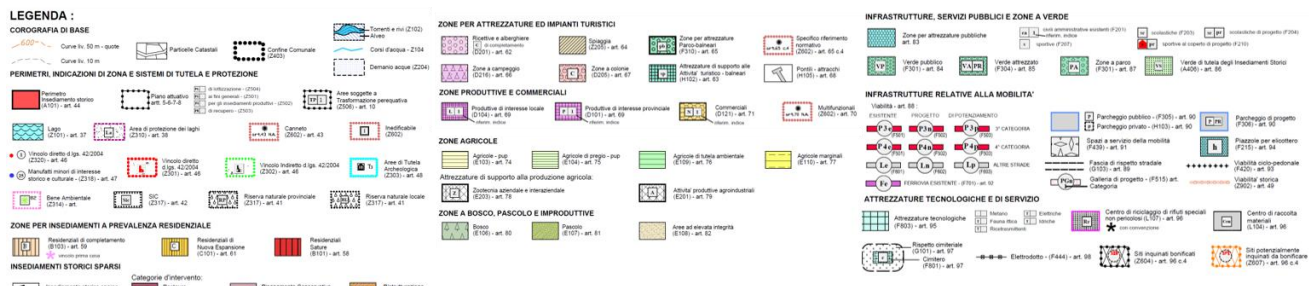
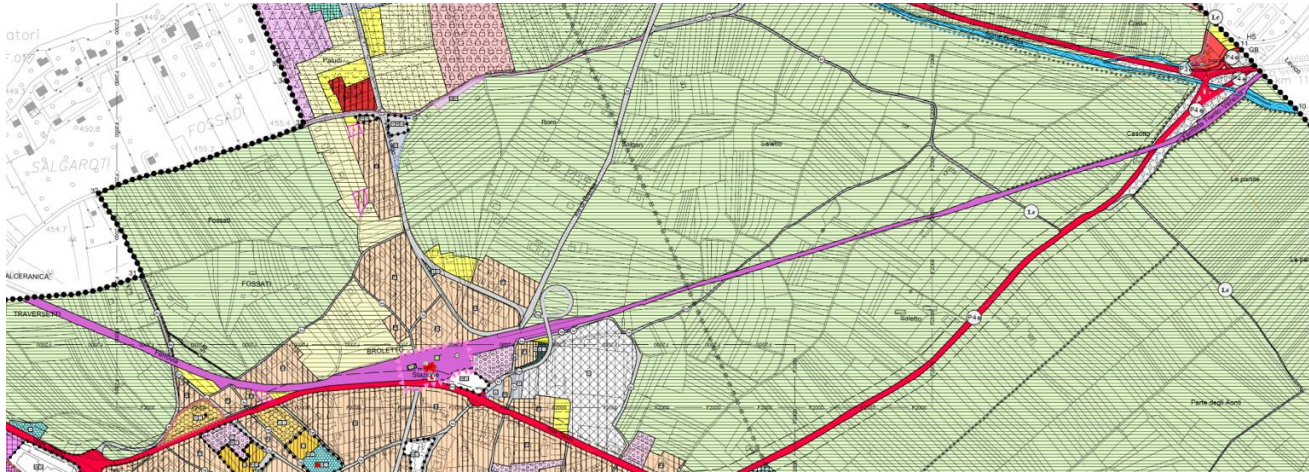


Figura 22: Stralcio della Tavola "Sistema Insediativo e Infrastrutturale" del PRG di Caldonazzo

Comune di Levico Terme

Il PRG di Levico Terme è stato approvato con Delibera della Giunta Provinciale n. 1738 del 30.07.2004, è entrato in vigore in data 18.08.2004 e successivamente è stato oggetto di numerose varianti.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 23, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG.

- Ferrovia esistente

Art. 67 – Ferrovia, fasce di rispetto ferroviarie

- (1) Rientrano nel termine ferrovie, tutte le infrastrutture ferroviarie, i sedimi delle stazioni, gli scali, le linee di strada ferrata e i suoli per i relativi impianti ed attrezzature.
- (2) La cartografia riporta con apposita simbologia la linea ferroviaria esistente, di progetto, lo scalo ferroviario, nonché la galleria.
- (3) L'ampiezza delle fasce di rispetto a protezione del tracciato ferroviario di progetto è determinata in base al disposto dalla D.G.P. n. 909 dd. 03.02.1995.

(4) Per gli edifici esistenti all'interno delle fasce di rispetto è ammessa la ristrutturazione e l'ampliamento, secondo la destinazione di zona, fatte salve le specifiche autorizzazioni in deroga.

(5) Le dimensioni dei sovrappassi ferroviari, indicate in cartografia, sono demandate al progetto esecutivo che individuerà le modalità costruttive e le dimensioni necessarie.

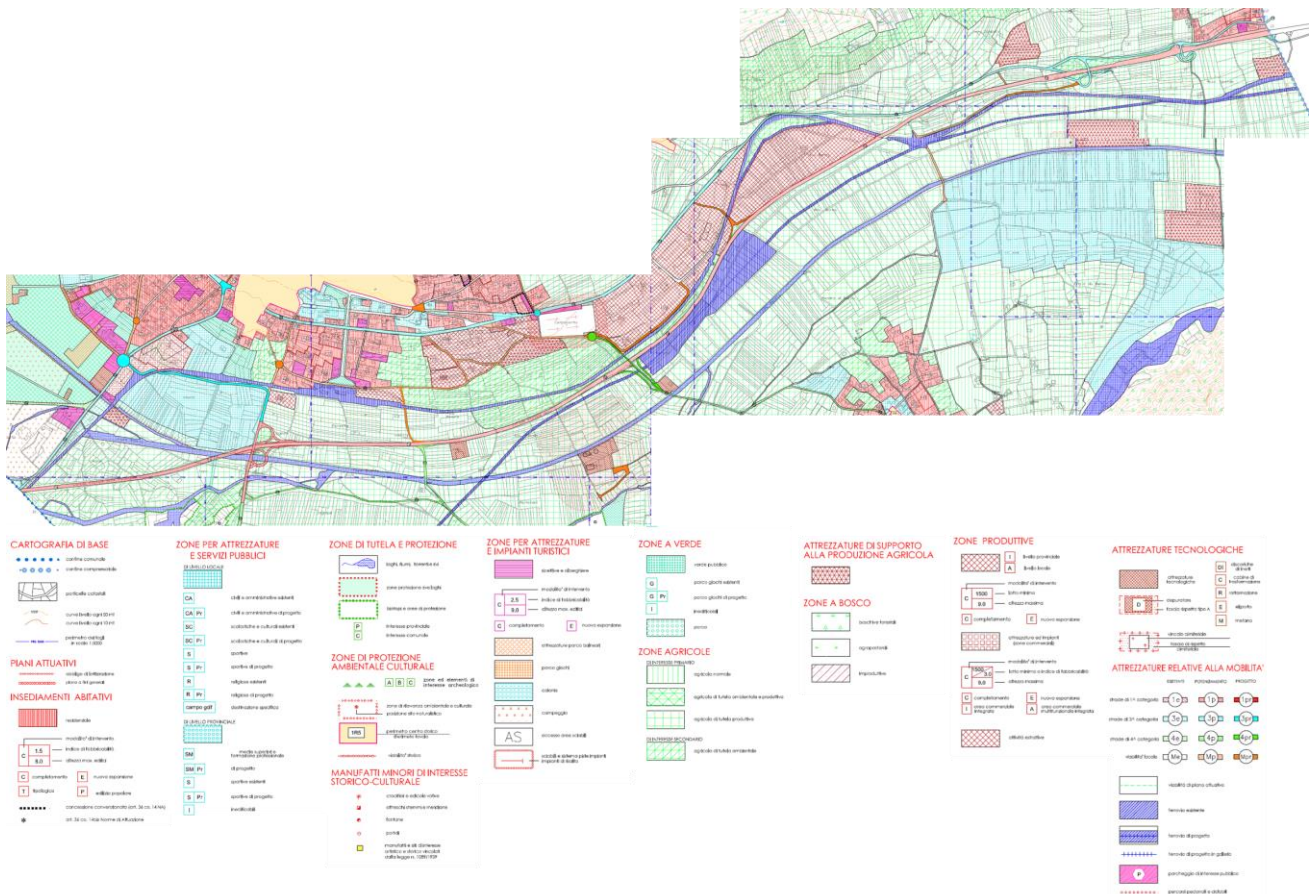


Figura 23: Stralcio delle Tavole n. 3, 4 e 2 del PRG di Levico Terme

Comune di Novaledo

La Variante 2019 del PRG di Novaledo è stata adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n.17 del 17.10.2019.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 24, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG.

- Ferrovia esistente

Art. 71 – Ferrovie

1. Il PRG individua cartograficamente sia i tracciati ferroviario esistenti che di progetto, con le relative aree di rispetto, sia le aree di proprietà dell'Ente FF.SS. destinate a scali o comunque a supporto dell'attività di trasporto su rotaia.

Nell'ambito di tali indicazioni ed altresì nelle aree di rispetto determinate dal DPR 753/80 per i tracciati esistenti e dall'art.7 della deliberazione n. 2929/2004 per i tracciati di progetto, e purché di proprietà dell'Ente FF.SS., è in ogni caso ammessa la realizzazione di impianti tecnici a servizio delle linee ferroviarie.

2. Nelle cartografie i tracciati di progetto assumono valore indicativo. Ai fini delle distanze delle costruzioni dai tracciati ferroviario trovano applicazione le disposizioni di cui al DPR 753/80.

- Area di rispetto stradale e ferroviaria

Art. 7.3 – Vincoli di salvaguardia tecnologico-infrastrutturale

1. Sono soggette a vincolo di salvaguardia tecnologico-infrastrutturale:

c) le fasce di rispetto ai lati della linea ferroviaria, definite dalle prescrizioni topografiche del PRG e dalle prescrizioni della Deliberazione della Giunta Provinciale 02.10.1998, n.10778;

2. La disciplina delle fasce di rispetto stradale e ferroviario è regolamentata dai successivi Art.li 68 e 69. Le zone territoriali omogenee A, B, C, D, F eventualmente ricadenti in parte nelle fasce di rispetto assumono gli indici edilizi delle zone corrispondenti esterne a dette fasce. I volumi corrispondenti sono edificabili al di fuori di esse, purché compatibili con le relative norme di zona.

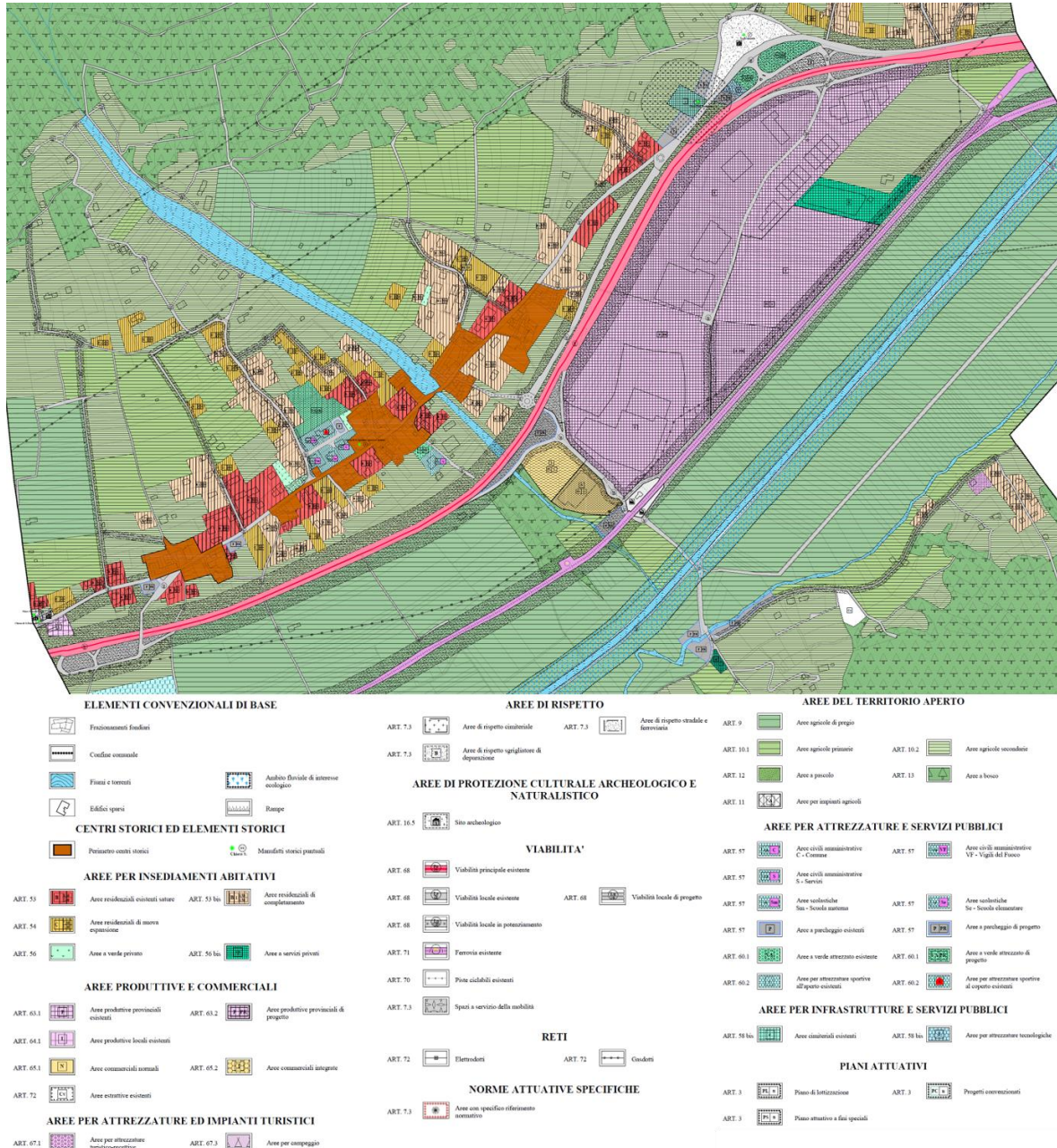


Figura 24: Stralcio della Tavola 4 "Sistema insediativo, produttivo, infrastrutturale" del PRG di Novaledo

Comune di Roncegno Terme

La Variante 2019 del PRG di Roncegno Terme, di adeguamento alla L.P.15/2015 ed al Regolamento Urbanistico Edilizio Provinciale Art.39 comma 2 lett. e), è stata adottata definitivamente con deliberazione del Consiglio Comunale n.17 del 30.07.2020.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 25, le opere in progetto interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG.

- Ferrovia esistente

Art. 55 – Ferrovia

1. Rientrano nel termine ferrovia tutte le infrastrutture ferroviarie, i sedimi delle stazioni, gli scali, le linee di strada ferrata e i suoli per i relativi impianti ed attrezzature.

2. Ai fini delle distanze delle costruzioni dai tracciati ferroviario trovano applicazione le disposizioni di cui al D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 e specificatamente all'art. 49.

3. Per gli edifici esistenti all'interno delle fasce di rispetto si fa riferimento a quanto stabilito dal D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, in base a cui è ammessa la ristrutturazione e l'ampliamento alle seguenti condizioni:

- l'ampliamento non potrà oltrepassare l'allineamento con l'edificio preesistente, ed in nessun caso avvicinarsi alla ferrovia più dell'edificio stesso;

- l'entità massima è determinata nel 20% della SUN del volume preesistente, da sfruttare una sola volta.

- Fasce di rispetto di strada e ferrovia

Art. 54 – Viabilità e spazi pubblici

1. Sono aree destinate alla viabilità (rotabile, ciclabile e pedonale) ed agli spazi pubblici urbani (isole pedonali, aree per il mercato periodico, spazi per manifestazioni, ecc.).

Il PRG specifica la viabilità locale esistente, da potenziare e di progetto.

12. Qualora gli interventi, sia direttamente, come nel caso di ampliamento, rettifiche planimetriche e/o altimetriche, sia indirettamente, come nel caso di accessi a diversi utilizzi anche parziali, strade provinciali e/o statali, dovranno essere acquisiti i necessari nullaosta o autorizzazioni di competenza del Servizio Gestione Strade, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti. Analogamente per interventi che riguardano, sia direttamente che indirettamente, percorsi ciclopedonali e linee ferroviarie.

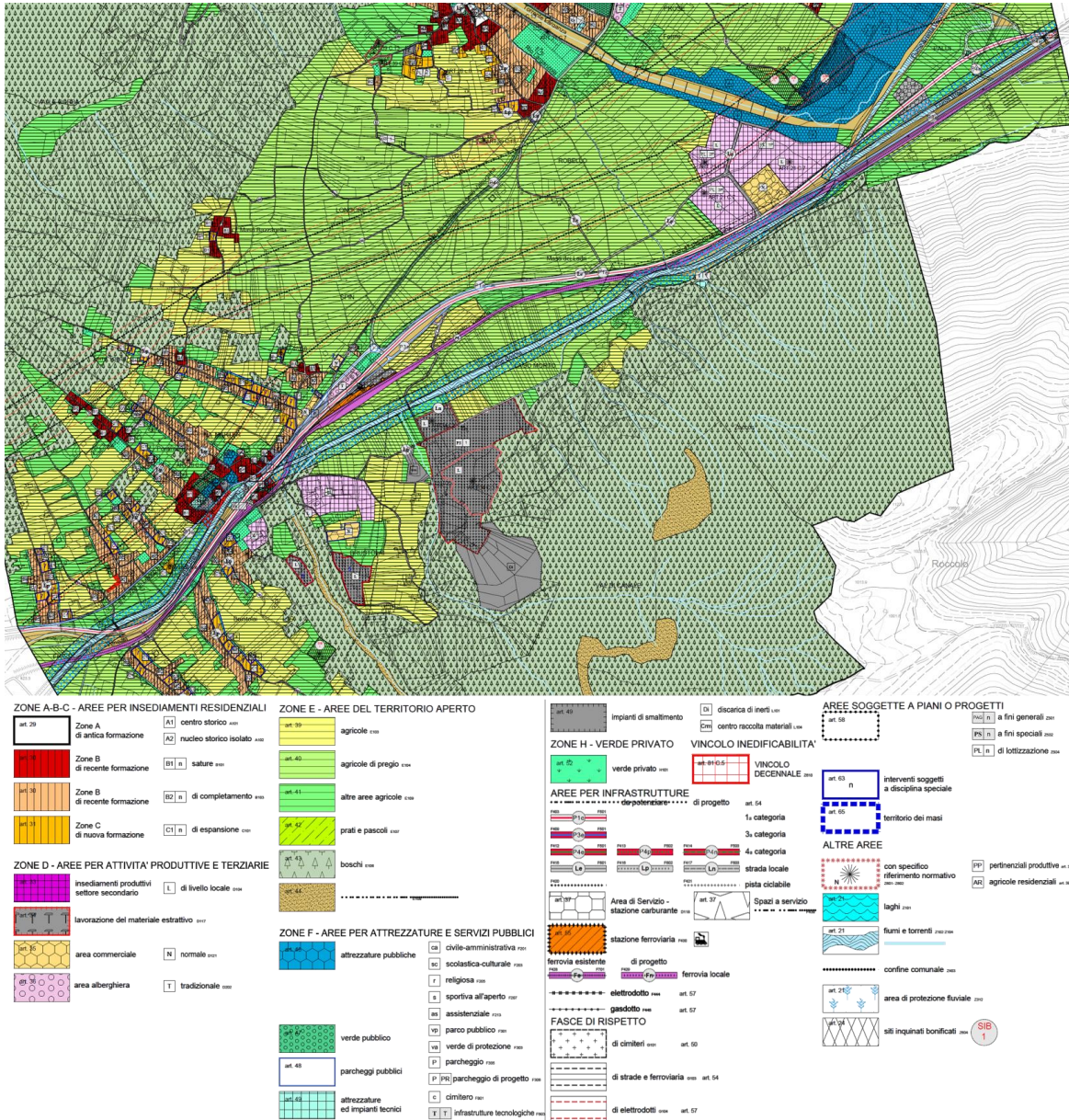


Figura 25: Stralcio della Tavola "Sistema insediativo" del PRG di Rocegnolo Terme

Comune di Borgo Valsugana

Il progetto di Variante n.02/2021 al PRG del Comune di Borgo Valsugana è stato adottato in via definitiva con deliberazione del Consiglio Comunale n.47 del 29.07.2021.

Come evidente dallo stralcio riportato in Figura 26, le opere in progetto, inclusa la realizzazione della nuova SSE di Borgo Valsugana, interessano principalmente le seguenti aree, di cui si riportano le regolamentazioni contenute nelle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG.

- Ferrovia esistente (F701) e Area stazione ferroviaria (F430)

Art. 94 – F6 - Zone destinate al sistema ferroviario

94.1. Il P.R.G. identifica con apposita simbologia le zone destinate alle linee ferroviarie e le aree destinate al sistema ferroviario. In merito ad ogni intervento previsto in fascia di rispetto ferroviario vale quanto disciplinato dal DPR n.753 del 11 luglio 1980 artt.49 e 50.

94.2. Zone destinate alle linee ferroviarie

Le zone e le linee ferroviarie sono destinate agli impianti e servizi ferroviari e sono soggette al vincolo di assoluta inedificabilità, salvo per le costruzioni strettamente attinenti alle esigenze specifiche del servizio, nonché per le coperture delle stesse previste dal PRG. E' in ogni caso ammessa la realizzazione di impianti tecnici a servizio delle linee ferroviarie anche in aree esterne alle zone purché comprese entro la fascia di rispetto di cui alla deliberazione n.890 dd. 5.5.2006, e al D.P.R. n.753, dd.11.07.1980, purché di proprietà dell'ente interessato.

94.3. Zone destinate al sistema ferroviario

Sono comprese sotto il termine di zone destinate al sistema ferroviario, tutte le strutture riguardanti lo scalo ferroviario passeggeri, le pensiline, gli edifici per il ricovero dei mezzi di trasporto pubblici, le aree di archeggio e di sosta funzionali al centro, raccordi viari, nonché ogni struttura connessa o accessoria all'attività della stazione e dello scalo.

94.4. Edifici esistenti: Sugli edifici esistenti conformi alle destinazioni di P.R.G. sono ammessi tutti gli interventi edilizi di cui all'art. 13 delle presenti norme, previo nulla osta da parte dell'Ente gestore delle ferrovie.

94.5. Sugli edifici esistenti, ricadenti in aree destinate al sistema ferroviario, se in contrasto con le indicazioni di P.R.G., sono ammessi esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, risanamento e ristrutturazione con cambio di destinazione d'uso.

94.6. Nuova edificazione

L'edificazione è consentita, nel rispetto dei seguenti indici:

(Rc) rapporto di copertura max 50%

(Hp) altezza massima piani N. piani 5

(Hf) altezza massima del fabbricato m. 15,00

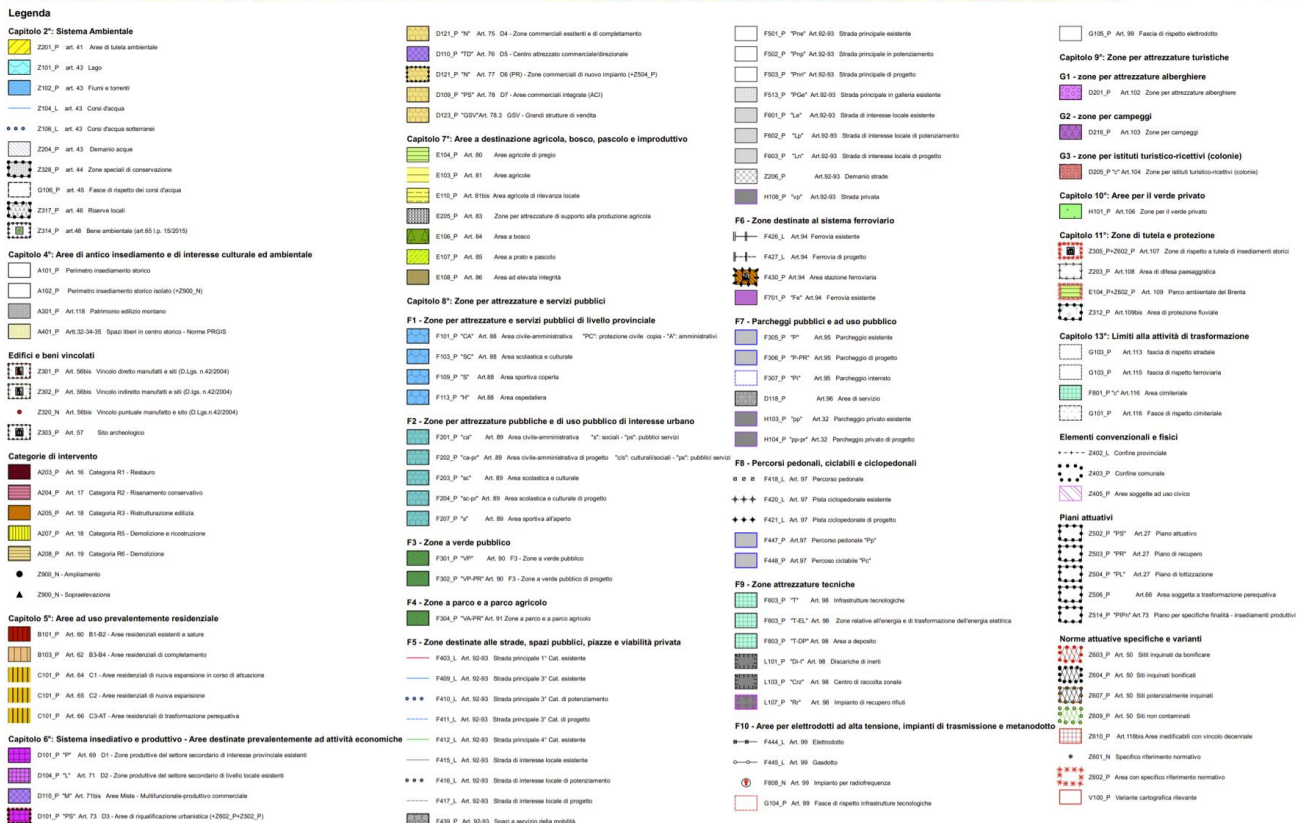
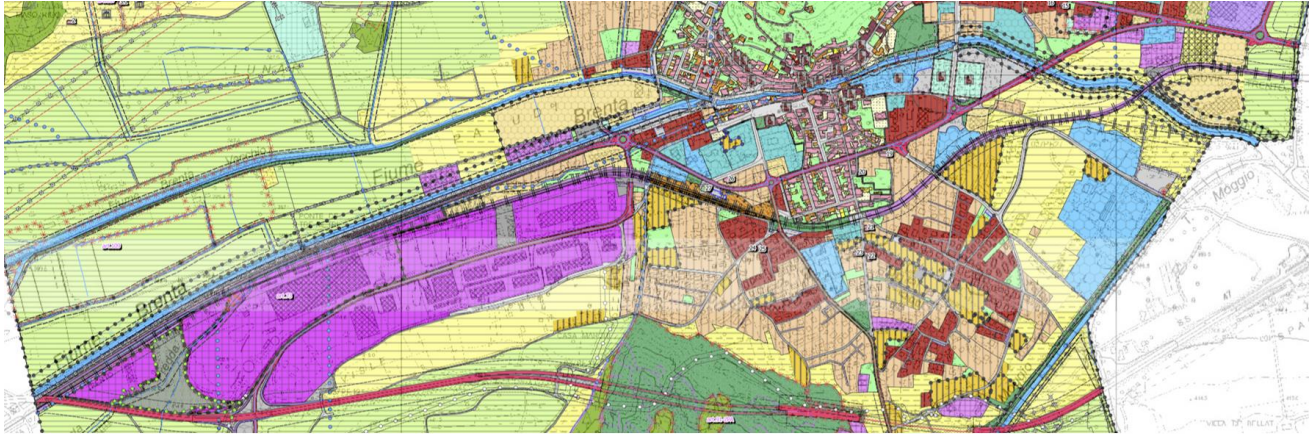


Figura 26: Stralcio della Tavola "Sistema insediativo produttivo infrastrutturale" del PRG di Borgo Valsugana

5. VINCOLI E AREE PROTETTE

È stata verificata l'esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest'ultimo inteso con riferimento alle tipologie di beni nel seguito descritte rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- *Beni paesaggistici di cui alla parte terza del D. lgs. 42/2004 e s.mm.ii. e segnatamente ex art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e 142 "Aree tutelate per legge"*

Come noti, i beni di cui all'art. 136 sono costituiti dalle "bellezze individue" (Co. 1 lett. a) e b)) e dalle "bellezze d'insieme" (Co. 1 lett. c) e d)), individuate ai sensi degli articoli 138 "Avvio del procedimento di notevole interesse pubblico" e 141 "Provvedimenti ministeriali".

Per quanto riguarda le aree tutelate per legge, queste sono costituite da un insieme di categorie di elementi territoriali, per l'appunto oggetto di tutela ope legis in quanto tali, identificati dal co. 1 del succitato articolo 142 dalla lettera a) alla lettera m).

- *Beni culturali di cui alla parte seconda del D. lgs. 42/2004 e segnatamente quelli di cui all'articolo 10 del citato decreto.*

Secondo quanto disposta dal co. 1 del suddetto articolo "sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico", nonché quelli richiamati ai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo.

- *Aree naturali protette, così come definite dalla Legge 394/91 ed aree della Rete Natura 2000*
Ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1 della Legge 394/91, le aree naturali protette sono costituita da quei territori che, presentando "formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche e biologiche, o gruppi di esse, che hanno rilevante valore naturalistico e ambientale", sono soggetti a specifico regime di tutela e gestione. In tal senso, secondo quanto disposto dal successivo articolo 2 della citata legge, le aree naturali protette sono costituite da parchi nazionali, parchi regionali, riserve naturali.

Ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva 91/43/CEE "Habitat", con Rete Natura 2000 si intende l'insieme dei territori soggetti a disciplina di tutela costituito da aree di particolare pregio naturalistico, quali le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) ovvero i Siti di Interesse

Comunitario (SIC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite dalla Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE.

Per effettuare la verifica (condotta in data 31.08.2021) sul regime vincolistico vigente delle aree attraversate dal tracciato di progetto, sono stati esaminati gli strumenti della pianificazione ambientale e territoriale vigenti, il geoportale nazionale ed il webgis provinciale disponibile online, così da individuare eventuali aree e/o beni protetti e tutelati in relazione alla localizzazione delle opere in progetto.

5.1 BENI PAESAGGISTICI

Le aree di tutela individuate dal PUP di Trento sono quelle individuate nella *Carta delle tutele paesistiche*; questo elaborato va a rappresentare le zone di particolare interesse ambientale, in cui la tutela si attua secondo le procedure stabilite dell'ordinamento urbanistico provinciale.

Le aree di tutela ambientale comprendono quelle indicate nell'art.142 del D.lgs. 42/2004, sono rappresentate, come tradizionalmente nel PUP, con la campitura gialla, e mostrano in evidenza gli elementi territoriali che ne segnano la particolarità e sensibilità ambientale, quali laghi, fiumi, ghiacciai, aree a quota superiore a 1600 metri s.l.m., aree a parco naturale, nonché la rilevanza paesaggistica come i beni ambientali, quelli di interesse archeologico e i beni culturali.

Rispetto alle aree di tutela ambientale si configurano come elementi di eccellenza i beni ambientali, individuati secondo l'ordinamento urbanistico provinciale. Tali beni, che rappresentano bellezze naturali, particolarità ecologiche o ambientali, insediamenti di notevole valenza paesaggistica, sono individuati sulla carta delle tutele paesistiche e compresi nell'elenco di invariati, allegato al piano.

Se, come detto, la tutela delle aree di tutela ambientale si attua secondo le procedure stabilite dall'ordinamento urbanistico provinciale, sulla carta delle tutele paesistiche per completezza del quadro sono indicate altre categorie di beni che presuppongono precise norme di tutela. Si tratta dei beni culturali, distinti nei beni archeologici, architettonici e storico-artistici dichiarati di interesse culturale secondo le norme di riferimento (ora il D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, il cosiddetto "Codice dei beni culturali"). L'individuazione di tali beni nel PUP ha carattere del tutto ricognitivo e per essi il piano rinvia necessariamente ai provvedimenti di vincolo e alle relative norme di tutela, protezione e valorizzazione.

Dall'analisi della *Carta delle tutele paesistiche* del PUP di Trento si riscontra che buona parte della

linea ferroviaria oggetto di studio ricade in "Area di tutela ambientale", pertanto la quasi totalità dei sostegni TE saranno collocati in ambito tutelato, mentre le due nuove SSE e la CTE di Trento ricadono esternamente al perimetro di tali tutele.

Di seguito si riporta uno stralcio con il tracciato di progetto evidenziato in rosso e tre dettagli relativi alle posizioni delle due nuove SSE e della CTE di Trento.

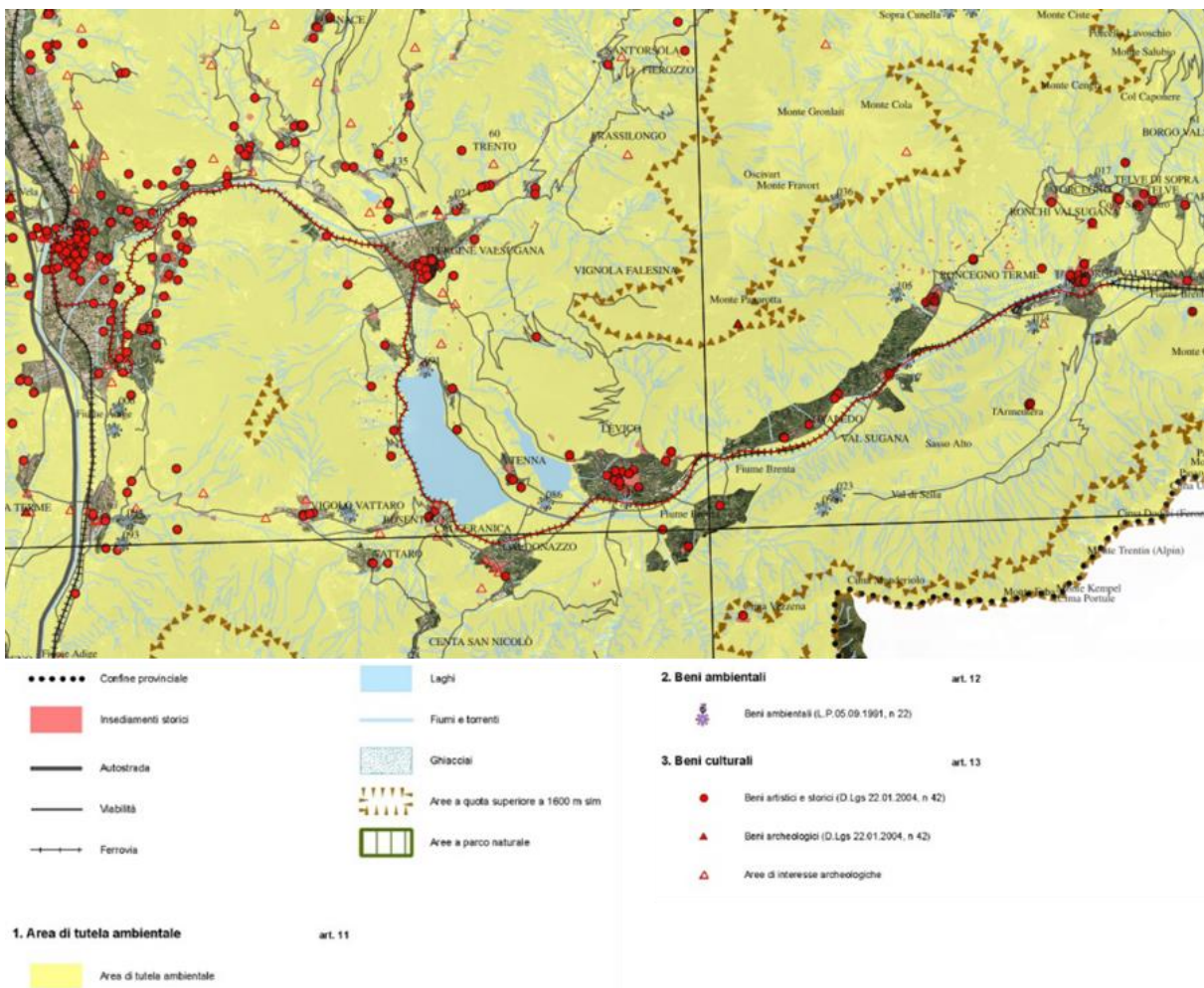


Figura 27: Carta e legenda delle tutele paesistiche (Fonte: PUP Trento)

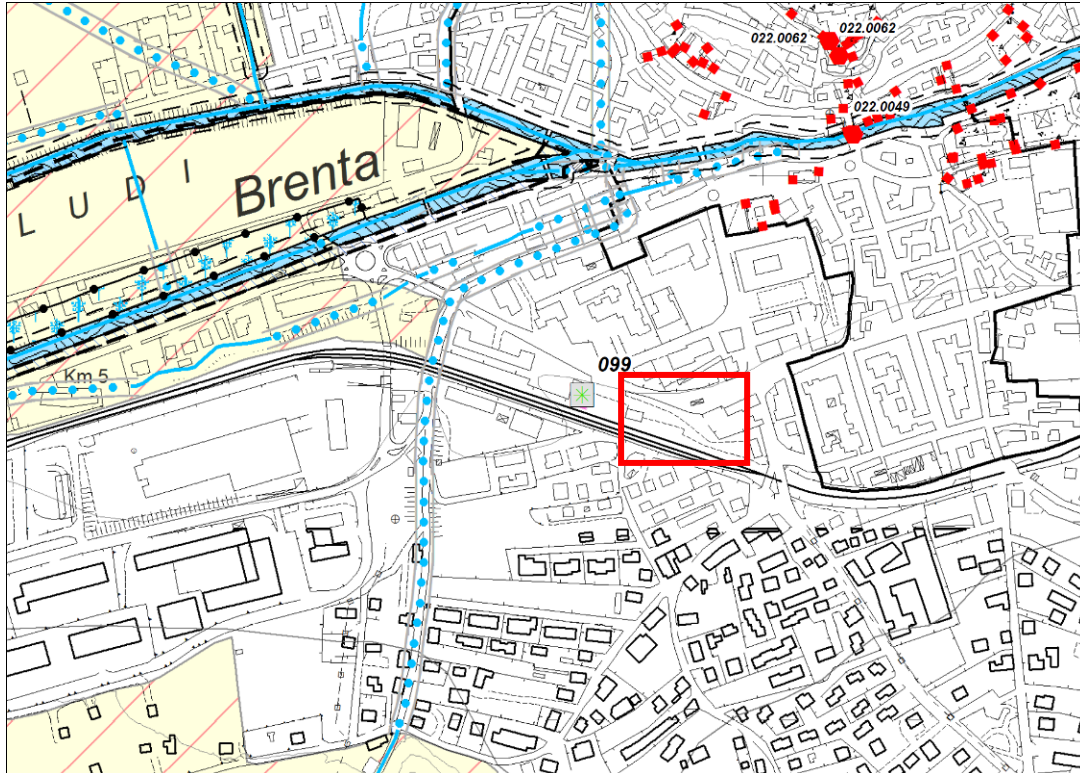


Figura 28: Area della SSE Borgo Valsugana rispetto all'Area di tutela ambientale (in giallo)

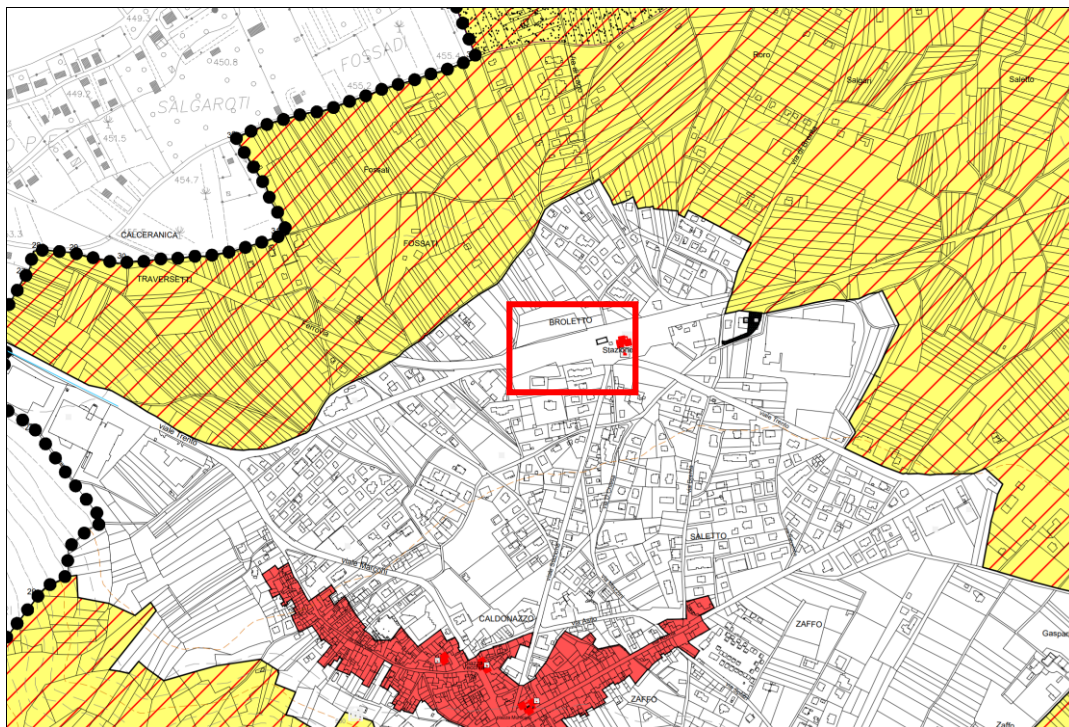


Figura 29: Area della SSE Caldonazzo rispetto all'Area di tutela ambientale (in giallo)

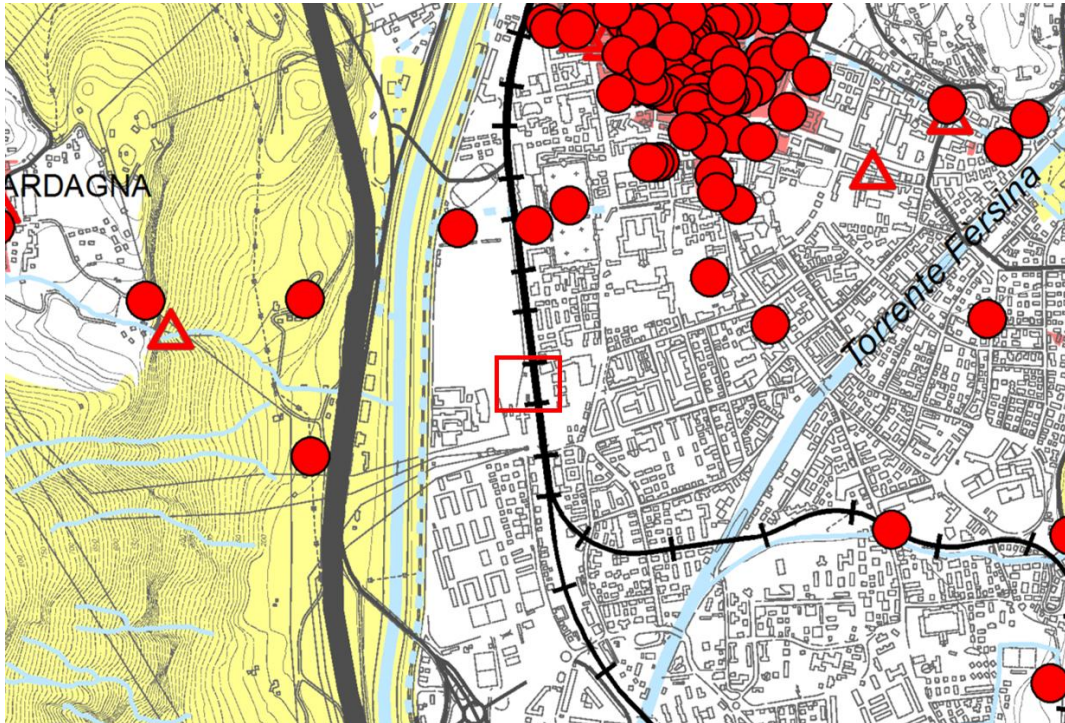


Figura 30: Area della CTE Trento rispetto all'Area di tutela ambientale (in giallo)

La *Carta delle Reti ecologiche e ambientali* del PUP di Trento individua le aree di protezione fluviale poste lungo i corsi d'acqua meritevoli di tutela per il loro interesse ecologico e ambientale, anche sulla base degli ambiti fluviali di interesse ecologico del PGUAP, da disciplinare e valorizzare secondo principi di continuità e naturalità (Art.23 delle NTA del PUP di Trento).

Tale *Carta* individua anche le aree di protezione dei laghi situati alla quota inferiore di 1.600m sul livello del mare, entro le quali sono consentiti esclusivamente interventi di trasformazione edilizia e urbanistica concernenti opere pubbliche o di interesse pubblico, con esclusione di nuove strutture ricettive o di ampliamenti di strutture esistenti comportanti un aumento di ricettività (Art.22 delle NTA del PUP di Trento).

Come deducibile dagli stralci riportati di seguito, il tracciato ferroviario interessato dal progetto risulta essere prossimo, e in taluni casi interferente, con:

- Fascia di protezione di fiumi vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. c del D.Lgs 42/04, nello specifico in corrispondenza di alcuni tratti del Torrente Fersina (dettaglio "A" negli stralci di seguito), del Fiume Brenta (dettaglio "B" e "C" negli stralci di seguito) e dell'attraversamento del Rio Merdar e del Rio Mandola (dettaglio "B" negli stralci di seguito);

- Area di protezione del Lago di Caldonazzo (dettaglio "B" negli stralci di seguito), vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. b del D.Lgs 42/04.

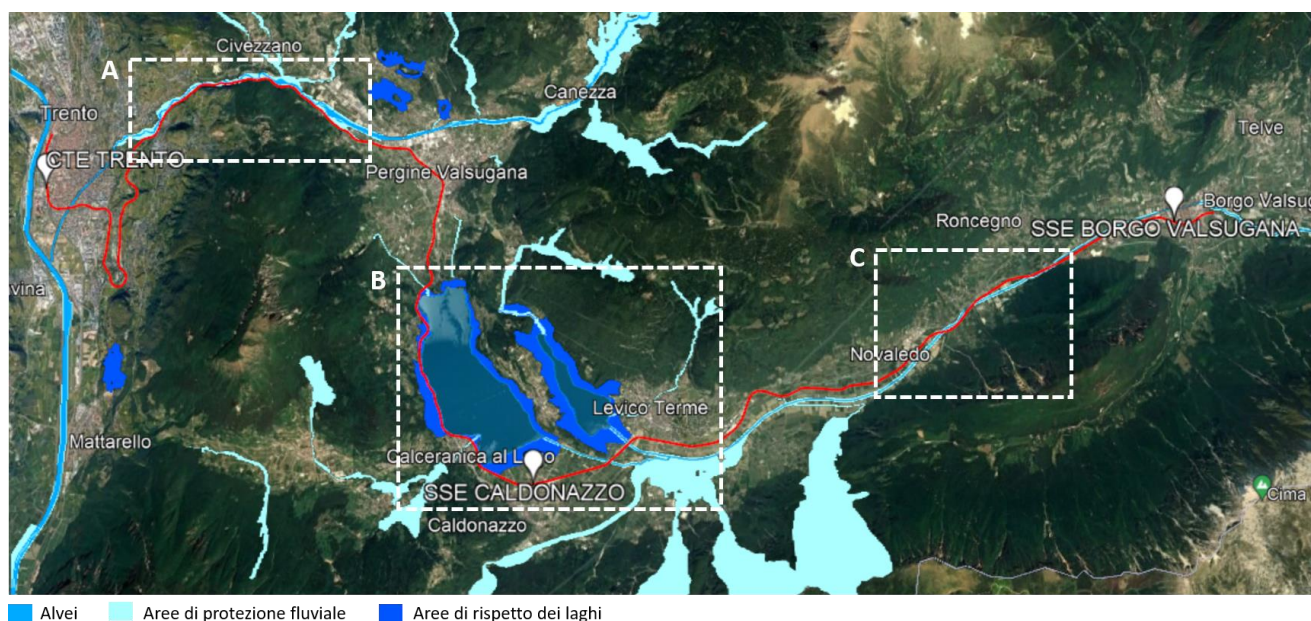


Figura 31: Interferenze tra il tracciato oggetto di studio (in rosso), le nuove SSE e la CTE con gli alvei e relative aree di rispetto/protezione (Fonte: PUP Trento)



Figura 32: Dettaglio relativo ai punti del tracciato interferenti con gli alvei e le aree di rispetto/protezione associate

La Tavola dell'*Inquadramento strutturale* del PUP di Trento individua le aree a bosco sulla base di quanto contenuto negli strumenti di pianificazione previsti dalla legislazione provinciale in materia di foreste. Sono aree a bosco quelle occupate da boschi di qualsiasi tipo e destinate alla protezione del territorio, al mantenimento della qualità ambientale e alla gestione selvicolturale.

Nell'ambito di tali aree possono essere svolte le attività e realizzati i lavori di sistemazione idraulica e forestale, le bonifiche agrarie, le opere di infrastrutturazione e gli altri interventi ammessi dagli strumenti di pianificazione previsti dalla legislazione provinciale in materia di foreste (Art.40 delle NTA del PUP di Trento).

Come mostrato nella figura di seguito, il tracciato ferroviario interessato dal progetto risulta essere prossimo, e in taluni casi interferente, con alcune aree boscate, vincolate ai sensi dell'art. 142 lett.g del D.Lgs 42/04.



Figura 33: Sovrapposizione tra il tracciato oggetto di studio (in rosso), le nuove SSE e la CTE, con le aree boscate (Fonte: PUP Trento)

5.2 BENI CULTURALI

Il patrimonio nazionale dei beni culturali è riconosciuto e tutelato dal D. lgs. 42 del 22/01/2004 "Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio", come modificato e integrato dal D. Lgs. 156 del 24/03/2006.

Sono soggetti a tutela tutti i beni culturali di proprietà dello Stato, delle Regioni, degli Enti pubblici territoriali, di ogni altro Ente ed Istituto pubblico e delle Persone giuridiche private senza fini di lucro sino a quando l'interesse non sia verificato dagli organi del Ministero. Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l'interesse ai sensi della L. 364 del 20/06/1909 o della L. 778 del 11/06/1922 ("Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico"), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L. 1089 del 01/06/1939 ("Tutela delle cose di interesse artistico o storico"), della L. 1409 del 30/09/1963 (relativa ai beni archivistici), del D. Lgs. 490 del 29/10/1999 ("Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali") ed infine del D. Lgs. 42/ del 22/01/2004.

La *Carta delle tutela paesistiche* del PUP di Trento riporta le zone di importanza storica, culturale o archeologica, ovvero gli immobili e le aree di cui all'art. 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo n. 42/2004 dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 140 del medesimo decreto e gli immobili e le aree di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'art. 10, comma 3, lettera a), del medesimo decreto.

Dall'analisi degli stralci riportati di seguito, raffiguranti il tracciato di progetto in rosso, le posizioni delle nuove SSE e della CTE in arancione, e i beni culturali identificati dal PUP, è emerso che:

- Un punto del tracciato ferroviario si sovrappone con il bene di interesse culturale dichiarato "Viadotto ferroviario linea Trento-Primolano" (Cod. 205.0872);
- Il tracciato ferroviario scorre in adiacenza ai seguenti beni di interesse culturale dichiarato: "Casa cantoniera p.ed. 350 CC. Povo" – Cod. 205.1075, "Ex stazione ferroviaria di Roncogno" – Cod. 139.0299, "Stazione ferroviaria su parte della p.ed. 592 e su parte della p.ed. 594 CC. Caldonazzo" – Cod.034.0036, "Stazione ferroviaria di Levico Terme" – Cod. 104.0073.

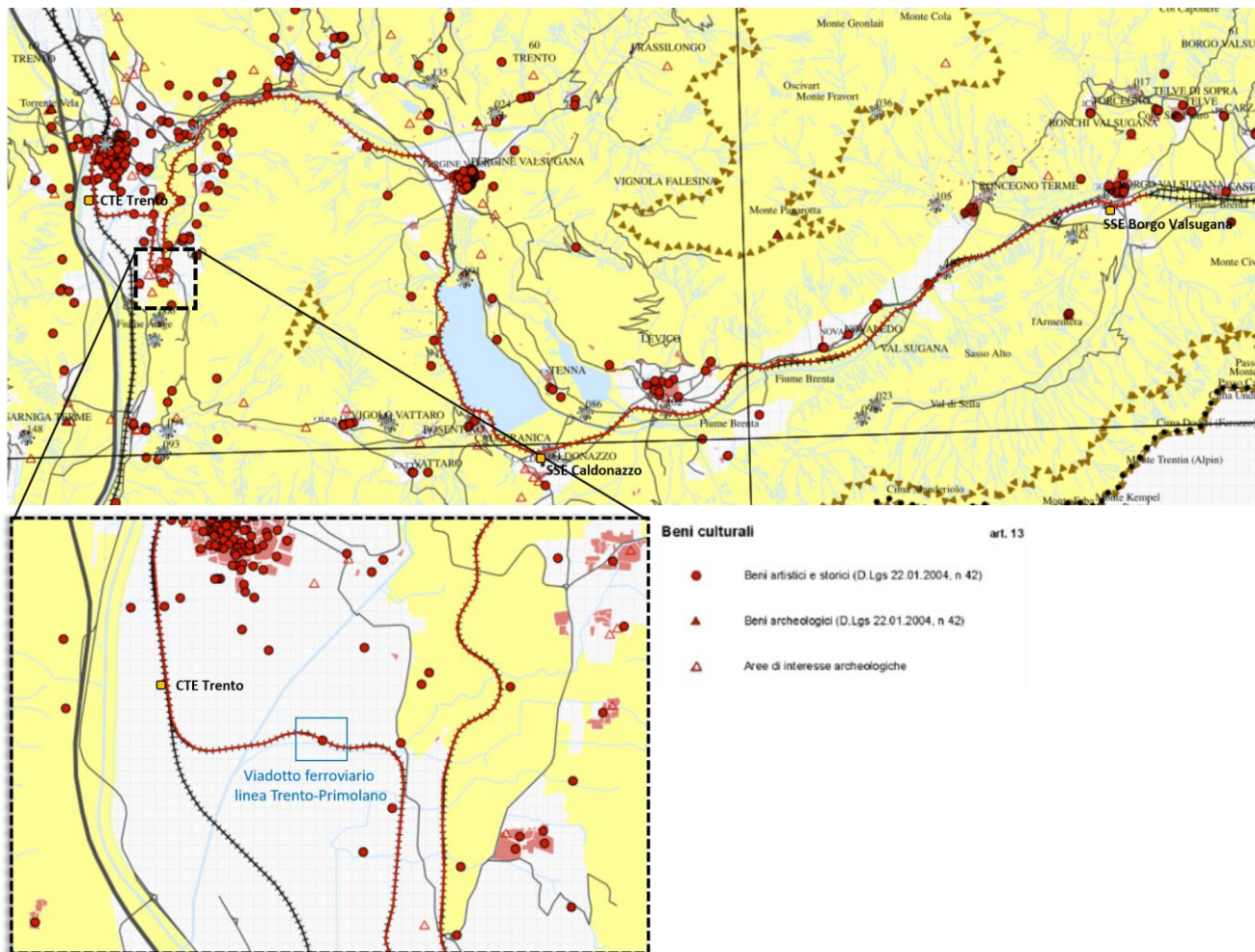


Figura 34: Beni culturali ai sensi dell'art. 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs 42/2004 (Fonte: PUP Trento)

5.3 AREE NATURALI PROTETTE

La disamina delle aree protette d'interesse naturalistico ricadenti nell'area di studio è stata compiuta al fine di segnalare la presenza di ambiti di pregio naturalistico e soggetti a tutela nell'area di intervento.

La legge 394/91 definisce la classificazione delle Aree naturali protette e viene istituito l'Elenco ufficiale (EUAP), attualmente è in vigore il 6° aggiornamento approvato con Decreto del 27/04/2010, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti dal Comitato nazionale per le aree protette.

Rete Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione

della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

Il PUP di Trento concepisce il sistema ambientale come "rete ecologica", per rappresentare l'interconnessione di spazi ed elementi naturali, in modo da assicurare la funzionalità ecosistemica e in particolare i movimenti di migrazione e dispersione necessari alla conservazione della biodiversità e degli habitat. La *Carta delle Reti ecologiche e ambientali* individua le aree a elevata naturalità come SIC e ZPS, le quali costituiscono i nodi principali della rete ecologica locale e sono disciplinate da specifici provvedimenti di vincolo e da norme di settore nonché dai relativi Piani di gestione, ove presenti.

Dall'analisi degli stralci riportati di seguito, raffiguranti il tracciato di progetto evidenziato in rosso, le posizioni delle due nuove SSE e i dettagli delle aree Natura 2000 direttamente interferite, sono emerse alcune interferenze tra gli interventi di progetto e le Aree Naturali Protette.

Nello specifico:

- Il tracciato ferroviario oggetto di studio interferisce con la ZSC IT3120122 *Gocciadoro* ed è confinante con la ZSC IT3120042 (e Riserva naturale provinciale) *Canneti di San Cristoforo*;
- Le aree destinate alla realizzazione delle nuove SSE e della CTE Trento sono distanti almeno 1.100 m dalle aree naturali protette identificate.

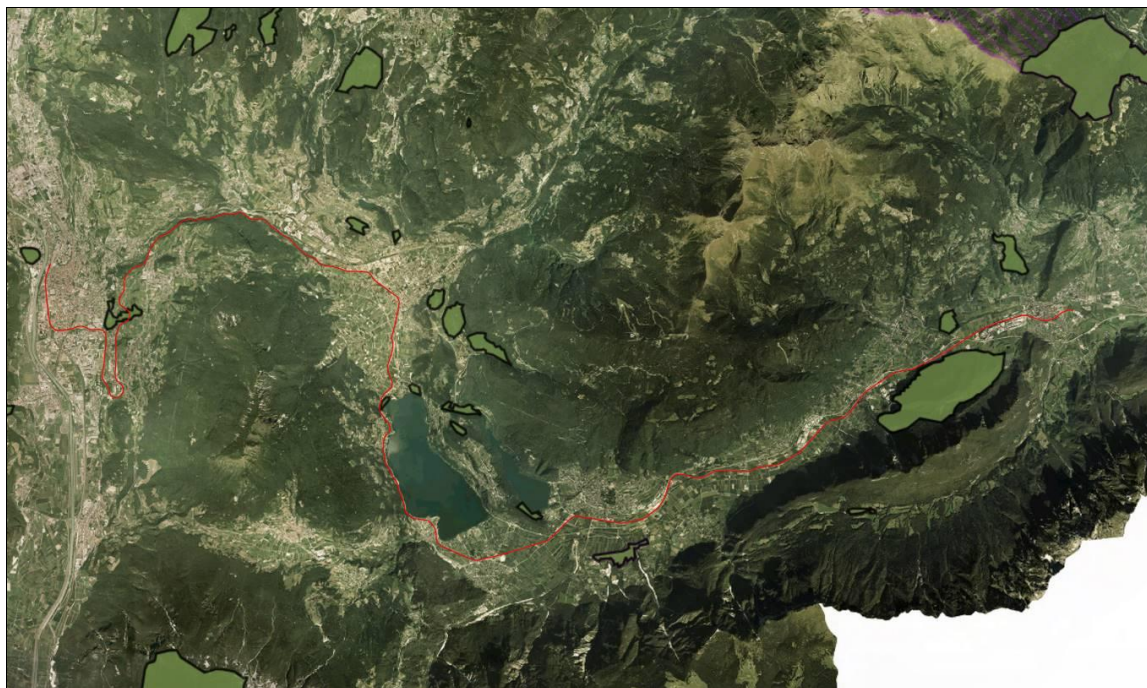


Figura 35: Aree protette della rete Natura 2000 - in verde (Fonte: PUP Trento)



Figura 36: ZSC IT3120122 Gocciadoro presente lungo la linea ferroviaria in oggetto (direttamente interferito) e posizione della CTE Trento (distante 1.400m dall'area protetta più vicina: ZSC Doss Trento) (Fonte: PUP Trento)



Figura 37: ZSC IT3120042 Canneti di San Cristoforo presente lungo la linea ferroviaria in oggetto (confinante) e posizione della SSE Caldonazzo (distante 1.600m dall'area protetta più vicina: ZSC Canneto di Leviso) (Fonte: PUP Trento)

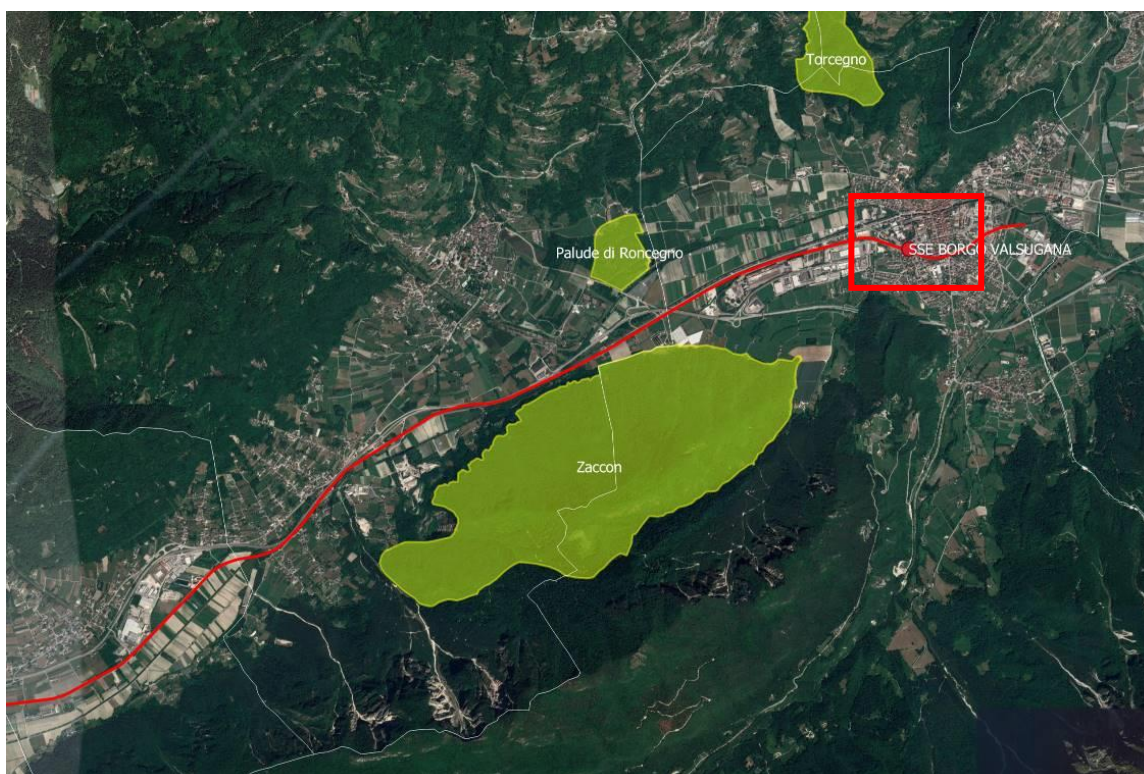


Figura 38: Posizione della SSE Borgo Valsugana (distante 1.100m dall'area protetta più vicina: ZSC Torcegno) (Fonte: PUP Trento)

5.4 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il RD 3267/1923, ha come scopo principale quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico.

Dalla verifica della *Carta dell'inquadramento strutturale* del PUP di Trento è emerso che gli interventi non ricadono in area sottoposta a vincolo idrogeologico.